

Trabajo Fin de Grado

«Los nuevos modelos de transporte terrestre discrecional de viajeros en el marco de la economía colaborativa, los mercados y la competencia en España: el caso paradigmático de Uber»

Autor

Guillermo Royo Blasco

Director

Mario Alejandro Varea Sanz

Facultad de Derecho
2019

ÍNDICE DEL TRABAJO DE FIN DE GRADO

I.	LISTADO DE ABREVIATURAS UTILIZADAS.....	2
II.	INTRODUCCIÓN	3
1.	CUESTIÓN TRATADA EN EL TRABAJO DE FIN DE GRADO.....	3
2.	RAZÓN DE LA ELECCIÓN DEL TEMA Y JUSTIFICACIÓN DE SU INTERÉS.....	3
3.	METODOLOGÍA SEGUIDA EN EL DESARROLLO DEL TRABAJO.....	4
III.	APROXIMACIONES CONCEPTUALES A LAS IDEAS DE ECONOMÍA COLABORATIVA Y TRANSPORTE COLABORATIVO DE VIAJEROS. EL CASO UBER COMO EJEMPLO PARADIGMÁTICO.	5
1.	APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE ECONOMÍA COLABORATIVA	5
2.	APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE TRANSPORTE COLABORATIVO DE VIAJEROS	8
2.1.	¿POR QUÉ NACE EL TRANSPORTE COLABORATIVO DE VIAJEROS?	8
2.2.	ELEMENTOS QUE DEFINEN EL TRANSPORTE COLABORATIVO DE VIAJEROS	10
2.3.	¿ES UBER UN CASO REAL DE TRANSPORTE COLABORATIVO DE VIAJEROS?	13
IV.	CONFLICTIVIDAD ASOCIADA AL OBJETO DE ESTUDIO.....	16
1.	LA INCERTIDUMBRE COMO FRENO JURÍDICO Y ECONÓMICO	16
2.	PRINCIPIOS REGULATORIOS GENERALES. LAS LIBERTADES EMPRESARIALES, PROFESIONALES Y GENERALES DE ACTUAR.....	18
3.	POSIBILIDAD DE LIMITAR LEGALMENTE LAS CITADAS LIBERTADES PARA ATENDER A OTROS FINES CONSTITUCIONALMENTE LEGÍTIMOS. EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD.....	20
4.	LIMITACIONES LEGALES CONCRETAS DEL MERCADO DEL TAXI EN ESPAÑA.....	21
5.	FALLOS DE MERCADO EN EL SECTOR DEL TAXI EN ESPAÑA QUE PUEDEN JUSTIFICAR POSIBLES LIMITACIONES	24
6.	PROBLEMAS DE INFORMACIÓN Y CAPTURA DEL REGULADOR: LOS DENOMINADOS FALLOS DEL ESTADO EN LA ECONOMÍA.	26
7.	¿SON LAS REFERIDAS LIMITACIONES A LA ACTIVIDAD PROPORCIONALES A DÍA DE HOY?	30
V.	POSIBLES SOLUCIONES AL CONFLICTO. CÓMO SE HA RESUELTO EL MISMO PROBLEMA JURÍDICO EN OTROS PAÍSES DE NUESTRO ENTORNO Y SIMILARES EN ESPAÑA	35
VI.	FUTURO DEL TRANSPORTE COLABORATIVO	39
VII.	VALORACIÓN PERSONAL ACERCA DEL CONFLICTO	46
VIII.	CONCLUSIONES	52
IX.	BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS DOCUMENTALES	55

I. LISTADO DE ABREVIATURAS UTILIZADAS

- **ADIGITAL:** Asociación Española de Economía Digital
- **Art.:** artículo
- **Arts.:** artículos
- **C.A./CC.AA.:** Comunidad/es Autónoma/s
- **CE:** Constitución Española
- **CNMC:** Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia
- **Cit.:** citado
- **CONFEBUS:** Confederación Española de Transporte en Autobús
- **Coor.:** Coordinador
- **Etc.:** etcétera
- **FD:** Fundamento de Derecho
- **GPS:** Global Positioning System
- **Ibíd.:** ibídem
- **LCD:** Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal
- **LOTT:** Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres
- **Nº:** número
- **P:** página
- **Págs.:** páginas
- **ROTT:** Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
- **S:** sentencia
- **SS:** sentencias
- **ss.:** siguientes
- **TC:** Tribunal Constitucional
- **TS:** Tribunal Supremo
- **TFUE:** Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
- **TEDH:** Tribunal Europeo de Derechos Humanos
- **Vid.:** véase
- **VTC:** Vehículos de Transporte con Conductor

II. INTRODUCCIÓN

1. CUESTIÓN TRATADA EN EL TRABAJO DE FIN DE GRADO

El presente Trabajo Fin de Grado versa sobre los nuevos modelos de transporte terrestre discrecional de viajeros en el marco de la economía colaborativa, los mercados y la competencia en España. En estas líneas que lo conforman, se pretende realizar un análisis de la cuestión, jurídico y económico, histórico y presente, usando como ejemplo ilustrativo, a los efectos más importantes del trabajo, el caso más paradigmático en España y la Unión Europea: Uber.

Para ello, se comienza con la presentación y delimitación de las ideas de economía colaborativa y transporte colaborativo, a los efectos y marco de actuación de este trabajo. A continuación, se analizan los principios rectores de la actividad y la conflictividad asociada a la misma desde la perspectiva del Derecho de la Competencia, exponiendo y considerando las diversas posturas jurídicas y económicas al respecto para, finalmente, intentar vislumbrar cuál puede ser el futuro que espera a este tipo de innovaciones del siglo XXI, otorgar una visión personal de conjunto acerca del objeto de estudio y extraer unas conclusiones.

2. RAZÓN DE LA ELECCIÓN DEL TEMA Y JUSTIFICACIÓN DE SU INTERÉS

En pleno siglo XXI, con el auge y desarrollo vertiginoso de las nuevas formas de tecnología y comunicación, reflejadas en el fenómeno de la economía colaborativa, el transporte colaborativo de viajeros por vía terrestre ha irrumpido con fuerza extraordinaria en España¹. Esta situación, en el momento de presentar este Trabajo Fin de Grado, no tiene, previsiblemente, visos de revertirse por mucha traba política, legal y administrativa que se presente. Es un hecho, el futuro está aquí y ha venido para quedarse. Parece cuestión de tiempo que debamos debatir y, en consecuencia, decidir si

¹Según un estudio de la Fundación EY junto a ADIGITAL: «el transporte colaborativo es uno de los sectores más impactados y un protagonista indiscutible de este nuevo modelo económico (economía colaborativa). Conflictos regulatorios aparte, son muchas las razones de su éxito: comodidad, libertad y, cómo no, ahorro económico». Información disponible en: <http://www.expansion.com/economiadigital/protagonistas/2017/09/09/5983665422601d3a288b45d5.html>. Fecha de consulta 25 de septiembre de 2018.

queremos aceptarlo de plano desde el primer momento o ir postergando su paulatina integración en la sociedad con huidas hacia adelante.

Es bien sabido que sociedad y Derecho no siempre van acompasados. En ocasiones, como la presente, exhiben distintas realidades o puntos de vista que generan vacíos, incertidumbre y, como resultado más visible, conflictividad judicial. De tal manera, ante un hecho de plena actualidad no sólo desde la esfera nacional sino también, como se verá, europea, se considera interesante reflexionar, desde una perspectiva crítica y fundamentada, sobre el estado de esta cuestión y, ante todo, acerca de su posible encaje económico-legal y expectativas a futuro.

Además, la doble y controvertida apariencia jurídica y económica que rodea este caso se considera idónea para poner en práctica algunos de los conocimientos adquiridos a lo largo de estos últimos seis años de Doble Grado en Derecho y Administración y Dirección de Empresas. Constituyendo, así, una perfecta posibilidad de demostrar que, necesariamente, Derecho y Economía son ciencias sociales complementarias y necesitadas una de la otra para dar respuesta precisa a problemas complejos como el presente, donde innovación y tradición se mezclan.

En definitiva, el presente tema alberga todas las necesidades intelectuales que se consideran interesantes, desde mi punto de vista, para poder realizar un Trabajo Fin de Grado completo, compendio universitario de lo aprendido: plena actualidad, utilidad, situación controvertida y necesidad de dar solución jurídica y económica acorde a un reto futuro.

3. METODOLOGÍA SEGUIDA EN EL DESARROLLO DEL TRABAJO

La metodología del presente Trabajo Fin de Grado se establece a través de un análisis *top-down*, es decir, de la globalidad que representa la economía colaborativa, al concreto caso del transporte colaborativo de viajeros y, en concreto, a uno de los participantes en dicho fenómeno, para esta parte, el más paradigmático: Uber.

De esta manera, se comenzará tratando qué es lo que se conoce como economía colaborativa, si es o no una cuestión pacífica, cuáles son sus principios rectores, para después ir descendiendo paulatinamente hasta lo que se conoce como transporte colaborativo de viajeros. Una vez se sinteticen cuáles son las notas características de

este último fenómeno, se tomará como ejemplo de ese punto en adelante el ya mencionado caso de Uber por entender que, dada su notoriedad y arraigo, y la inherente dificultad de poder analizar todos y cada uno de los partícipes de este fenómeno en un trabajo como el presente, sus efectos y conclusiones se pueden extender al resto con mayor simplicidad.

A través de dicho ejemplo, veremos cuál es el estado de la cuestión en clave judicial, esto es, cuál es la conflictividad o litigiosidad asociada al fenómeno del transporte colaborativo de viajeros con sus contrapuestos puntos de vista: el del sector tradicional del taxi y el del sector de la economía colaborativa.

Tras analizar con detenimiento y neutralidad todo lo que rodea a dicho fenómeno, se procederá a realizar un apunte acerca de cómo se han solucionado en España y países de nuestro entorno problemas similares, en cuanto a elementos jurídicos comunes, o idénticos, ambos desde la perspectiva del Derecho de la Competencia.

Finalmente, antes de abrir un apartado de conclusiones personales sobre lo expuesto en el presente Trabajo Fin de Grado, se tratará de analizar cuál es o debe ser el futuro del transporte colaborativo de viajeros por vía terrestre, esto es, básicamente, si se debe abogar por una nueva regulación, más liberal y abierta a la innovación de fenómenos como el protagonizado por Uber, o por un encaje de estos nuevos fenómenos dentro de la legislación actual que, por el momento, parece establecer restricciones de corte presumiblemente anticompetitivo que no permiten la explotación eficiente de estos nuevos modelos económico-sociales.

III. APROXIMACIONES CONCEPTUALES A LAS IDEAS DE ECONOMÍA COLABORATIVA Y TRANSPORTE COLABORATIVO DE VIAJEROS. EL CASO UBER COMO EJEMPLO PARADIGMÁTICO.

1. APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE ECONOMÍA COLABORATIVA

El fenómeno conocido como economía colaborativa, *sharing economy* o *collaborative economy* en lengua inglesa, fue acuñado por primera vez por Ray Algar en el artículo

del mismo título publicado en la revista *Leisure Report* de abril de 2007². A través de sus diversos modelos o ejemplos de consumo³, es una realidad incuestionable y ha llegado para quedarse⁴.

Se trata de una actividad especialmente relevante puesto que, junto a otras como el denominado *big data*, permite sostener que nos hallamos inmersos en la próxima cuarta revolución industrial, que está provocando ya cambios en el panorama socioeconómico imperante, impulsados sin duda alguna por los extraordinarios avances en tecnología, pero también por la confianza⁵ y seguridad⁶ que estos nuevos modelos generan en todos los sujetos intervinientes.

Aunque aún no podemos asegurar qué se entiende exactamente por economía colaborativa o, siendo más precisos, qué modelos se encuentran insertos en tal categoría y cuáles no, es cierto que diversas instituciones públicas, asociaciones privadas y especialistas de diversas ramas científicas han realizado un esfuerzo pedagógico en tratar de aproximar o definir el concepto, al menos, presentando sus principales notas características.

Así, la Comisión Europea, en su Informe sobre una «Agenda europea para la economía colaborativa», afirma lo siguiente: «[...] el término “economía colaborativa” se refiere a los modelos de negocio en los que se facilitan las actividades mediante plataformas colaborativas que crean un mercado abierto para el uso temporal de las mercancías o servicios ofrecidos a menudo por particulares. La economía colaborativa implica tres categorías de agentes que ofrecen servicios, que comparten activos, recursos, tiempo y/o competencias: i) los prestadores de servicios que ofrecen servicios de manera ocasional (“pares”) o prestadores de servicios que los realizan a título profesional (“prestadores de

² ALGAR, R., «Collaborative consumption», *Leisure report*, abril de 2017, p.1.

³ Hoy en día, los sectores más destacados son, probablemente, los de alojamiento, turismo, transporte, tareas o recados y formación online. Sin embargo, ya encontramos calado en sectores tan complejos como el financiero, en concreto, en el de seguros. *Vid.* a este último respecto las start-up Junntar o Sharenjoy. Ejemplos concretos de consumo colaborativo se encuentran disponibles en: https://es.wikipedia.org/wiki/Consumo_colaborativo#Ejemplos_de_consumo_colaborativo. Fecha de consulta 25 de septiembre de 2018.

⁴ «La imparable economía colaborativa». Información disponible en: https://elpais.com/economia/2014/06/20/actualidad/1403265872_316865.html. Fecha de consulta 25 de septiembre de 2018.

⁵ ADIGITAL, SHARING ESPAÑA, RODRÍGUEZ MARÍN, S., «Los modelos colaborativos y bajo demanda en plataformas digitales», 17 de marzo de 2017, p.11.

⁶ COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES, «Economía colaborativa y plataformas en línea: una visión compartida de ciudades y regiones, 2017/C 185/04», 2017, p.2.

servicios profesionales”); ii) usuarios de dichos servicios; y iii) intermediarios que -a través de una plataforma en línea- conectan a los prestadores con los usuarios y facilitan las transacciones entre ellos (“plataformas colaborativas”). Por lo general, las transacciones de la economía colaborativa no implican un cambio de propiedad y pueden hacerse con ánimo de lucro».

Por su parte, la CNMC, en su «Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios en la economía colaborativa», define ésta como aquella que «engloba un conjunto heterogéneo y rápidamente cambiante de modos de producción y consumo por el que los agentes comparten de forma innovadora activos, bienes o servicios infrautilizados, a cambio o no de un valor monetario, valiéndose para ello de plataformas sociales digitales y, en particular, de Internet».

Por parte del sector privado, cabe destacar la contribución que ha hecho al entendimiento de este nuevo fenómeno las asociaciones ADIGITAL y Sharing España. A través de su documento titulado «Los modelos colaborativos y bajo demanda en plataformas digitales», clasifican las actividades que tienen lugar dentro de las plataformas digitales que operan en el ámbito denominado como economía colaborativa⁷.

De la mucha información contenida en el citado documento, a los efectos del presente trabajo interesa destacar la aproximación al concepto de economía colaborativa. Así, se encuentra definida como: «aquel modelo en que las plataformas no prestan los servicios subyacentes y los bienes y servicios de los que disfrutan los usuarios no son de su propiedad. Las plataformas actúan como simples tableros de anuncios que ponen en contacto a particulares con otros particulares o profesionales a cambio de una contraprestación. La labor de la plataforma es facilitar la utilización, el intercambio o la inversión de bienes o recursos entre pares o iguales, ya sean particulares o empresas, con o sin contraprestación económica».

De esta forma, prima facie, podemos extraer como conclusión que debemos entender el concepto de economía colaborativa y, en concreto, el de plataformas digitales como mercados multilaterales o triangulares donde las plataformas intermedian en un mercado de dos o más lados donde encontramos usuarios tanto desde el lado de la oferta

⁷ ADIGITAL, SHARING ESPAÑA, RODRÍGUEZ MARÍN, S., «Los modelos colaborativos y bajo demanda...», *cit.*, p.16.

como en el de la demanda, por lo que dichas plataformas digitales ofrecen un servicio propio de la sociedad de la información.

2. APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE TRANSPORTE COLABORATIVO DE VIAJEROS

2.1. ¿POR QUÉ NACE EL TRANSPORTE COLABORATIVO DE VIAJEROS?

Que el transporte colaborativo de viajeros por vía terrestre ha irrumpido con fuerza notoria en España es una realidad innegable. Sin embargo, cabe destacar que ni la colaboración ni la compartición son fenómenos absolutamente novedosos. Todo sistema productivo, en el que existe una mayor o menor división del trabajo, presenta algún tipo de cooperación entre dos o más sujetos. Además, desde tiempos remotos, se conocen casos frecuentes en los que dos o más personas comparten de alguna manera el uso de ciertos recursos⁸. En concreto, desde el ámbito del transporte, podríamos hacer mención del *autostop* o técnica del dedo.

Esa nueva realidad de la que hablamos en el presente trabajo ha sido creada, esta vez sí, gracias a un número considerable de nuevos factores, entre los que cabe destacar los que a continuación se exponen de forma sucinta.

En primer lugar, las nuevas vías de comunicación entre consumidores que Internet ha facilitado, desde los inicios del siglo XXI, provocan que el contacto entre éstos sea cada vez más frecuente y cercano, pudiendo organizar la satisfacción de sus necesidades sin tener que recurrir, en ocasiones, a la ayuda o servicio de un profesional.

En segundo lugar, el papel fundamental que han jugado los avances de la tecnología en aspectos tan concretos como el posicionamiento global (GPS), la telefonía (con el advenimiento de los llamados *smartphones*) y los medios de pago (con las plataformas de pago telemáticas).

En tercer lugar, la complicada situación vivida de crisis económica y sus consecuentes altas tasas de desempleo, han actuado como acelerador o palanca del proceso. En este período de reinvención y búsqueda de nuevas alternativas que mejoraran las

⁸ BELK, R., «You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online», octubre de 2013, p.2.

condiciones de vida de aquellos más castigados por la coyuntura económica, el sector del transporte ha sido, sin duda, uno de los sectores más afectados.

En cuarto lugar, la reducción considerable de las asimetrías informativas y costes de transacción que este tipo de plataformas ofrecen y que serán analizadas con detenimiento en los próximos epígrafes del trabajo.

En quinto lugar, la propensión generalizada de creencia de un precio menor respecto a los operadores tradicionales que ofrecen servicios similares⁹.

Y, en sexto lugar, la protección del medio ambiente. Muchas formas de economía colaborativa permiten usar de una manera más eficiente y sostenible los recursos naturales y económicos. En este sentido, el caso de los turismos es paradigmático. Se calcula que los mismos permanecen aparcados más del 90 por ciento de su vida útil¹⁰ y que un porcentaje considerablemente elevado del suelo urbano se dedica a este fin¹¹. Los nuevos sistemas de transporte colaborativo de personas por vía terrestre permiten reducir esos porcentajes y el coste inherente que supone su disfrute. En definitiva, reducen la infrautilización de los vehículos y la sobreexplotación del suelo urbano.

De este modo, como se puede ya adivinar, los operadores de mercado tradicionales en este sector, especialmente el de los taxis y autobuses de larga distancia, han tratado de defender sus intereses frente a la irrupción del transporte colaborativo por la vía judicial. En concreto, tratándose el transporte público de viajeros de una actividad sujeta a autorización administrativa, la actividad desarrollada, por ejemplo, por los conductores de Uber, conculcaría la normativa derivada de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT, en adelante), su Reglamento de desarrollo (ROTT, en adelante) y constituiría, a juicio siempre de los sectores tradicionales, un ilícito concurrencial del artículo 15.2 de la Ley de Competencia Desleal (LCD, en adelante). Ejemplo de ello lo tenemos en la interposición de demanda por parte de la Asociación Madrileña del Taxi contra Uber Technologies, Inc, que desembocó en la adopción de

⁹ «La respuesta a los mitos: ¿Qué es más barato, el taxi o las VTC?» Información disponible en: <https://www.lavanguardia.com/economia/20181121/453080813553/taxi-uber-cabify-vtc-barcelona-madrid-precios-comparar.html>. Fecha de consulta 21 de noviembre de 2018.

¹⁰ HAMPSHIRE, R., GAITES, C., «Peer-to-Peer Carsharing Market Analysis and Potential Growth», diciembre de 2011, p.1.

¹¹ En algunas ciudades de Estados Unidos, sólo el espacio dedicado a aparcamiento fuera de las vías públicas representa ya el 25% del suelo urbano. *Vid.* MANVILLE, M., SHOUP, D., «Parking, People, and Cities», diciembre de 2005, págs. 234 y ss.

medidas cautelares, en contra de dicha plataforma de economía colaborativa, por parte del Juzgado de lo Mercantil nº2 de Madrid¹², a través de Auto de 9 de diciembre de 2014, constituyendo en ese momento el primer pronunciamiento sólido en relación con el transporte colaborativo en nuestro país.

Quiero destacar en este punto de manera breve que, aunque mi Trabajo Fin de Grado se circunscriba exclusivamente al caso Uber, a los efectos más importantes del mismo por ser el que entiendo más paradigmático y cuyos efectos veo más extensibles por ejemplaridad, el transporte colaborativo es algo mucho más amplio y donde participan más jugadores que también se han visto envueltos en litigios como consecuencia de su irrupción y su posible vulneración de aspectos de Derecho de la Competencia¹³. Como decimos, el transporte colaborativo de viajeros por vía terrestre nace de una realidad innegable: la infrautilización particular del parque de vehículos. Ante ello, desde una perspectiva colaborativa, se ofrecen diversas soluciones al problema como el *car-sharing*, el *car-pooling*¹⁴, el *car-sharing P2P* o el *ride-hailing*. Cuatro modalidades de servicio distintas, dependiendo de si lo que se comparte es el viaje o el coche o si lo hace un particular o una empresa, pero que tienen la esencia última en el fenómeno de la movilidad o transporte colaborativo.

2.2. ELEMENTOS QUE DEFINEN EL TRANSPORTE COLABORATIVO DE VIAJEROS

El profesor BROSETA define el transporte terrestre de viajeros como «aquel contrato por el que un empresario (porteador) se obliga mediante precio a trasladar a una persona de un lugar a otro, en las condiciones pactadas»¹⁵. Como puede fácilmente apreciarse, tiene esta definición difícil encaje con lo que venimos comentando acerca de la economía colaborativa y su traslación al transporte de su misma índole.

¹² Curiosamente, ese mismo Juzgado, con el Magistrado Sánchez Magro al frente, en fecha 1 de octubre de 2015, decretó la inadmisibilidad de medidas cautelares en un caso, CONFEBUS versus Blablacar, que parecía similar, al menos en teoría. Sin embargo, cabe destacar que estamos ante dos realidades de economía y transporte colaborativo completamente distintas, pues el acento en el ánimo de lucro no se encuentra presente, teóricamente, en Blablacar y el servicio prestado es no profesionalizado y exclusivamente privado.

¹³ Vid. Sentencia del Juzgado nº 12 de lo Mercantil de Madrid 159/2017, de 13 de junio de 2017. En este caso, la empresa afectada fue Cabify.

¹⁴ LEIÑENA, E., «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (Carpooling y car sharing)», *Revista de Derecho Mercantil*, nº 296, 2015, p. 286.

¹⁵ BROSETA PONT, M., *Manual de Derecho Mercantil*, vol. II, 25ª ed. Tecnos, Madrid, 2018, p. 181.

A la hora de llevar a cabo un intento de caracterización del fenómeno del transporte colaborativo, voy a seguir las propuestas elaboradas por el profesor JARNE MUÑOZ¹⁶ por ser las que, personalmente, más satisfactorias encuentro. Así, las notas caracterizadoras de este tipo de transporte serían las que a continuación se exponen.

En primer lugar, el transporte colaborativo es un transporte privado en el sentido del artículo 62 de la LOTT. Significa esto que se realiza por cuenta propia y, en principio, para satisfacer necesidades privadas del conductor. La consideración del transporte colaborativo como un transporte de carácter privado y orientado, en primera instancia, a satisfacer necesidades concretas de desplazamiento del conductor podríamos aseverar que no hace entrar al transporte colaborativo dentro de la categoría del transporte privado particular tal y como se define en el artículo 101 de la LOTT puesto que no se satisface, en opinión personal y contraponiéndose a lo expuesto anteriormente, una necesidad de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados pues el ámbito subjetivo de estas figuras es distinto.

Dada la ausencia de un encaje claro de este fenómeno en la normativa de transporte vigente, resultaría procedente a futuro que el transporte colaborativo, al no encajar en ninguna de las categorías que ofrece la LOTT, ya sea transporte privado particular o complementario, fuera objeto de un tratamiento legislativo propio ex novo.

En segundo lugar, el transporte colaborativo es un transporte oneroso. Aunque pudiera parecer, prima facie, que la onerosidad deviene como exclusión del ámbito colaborativo, ya hemos visto anteriormente cómo el ánimo de lucro se puede insertar perfectamente, según las definiciones ofrecidas, como elemento de la economía colaborativa.

En tercer lugar, el transporte colaborativo es un transporte con base en acuerdos contractuales. De hecho, nos encontramos ante una pluralidad de contratos. Por un lado, el contrato que vincula al conductor con los pasajeros; y, por otro lado, el contrato que vincula a cada una de las partes con la plataforma de transporte colaborativo¹⁷. Por ello, la nota que diferencia notablemente al transporte colaborativo del que podríamos

¹⁶ JARNE MUÑOZ, P., «Nuevas tendencias en el transporte terrestre de viajeros. El fenómeno del transporte colaborativo», dentro de *«El contrato de transporte de viajeros: nuevas perspectivas»*, Zubiri de Salinas, M. (Dir), 2016, págs. 231 a 235.

¹⁷ ESTANCONA PÉREZ, A.A., «Carpooling: C2C en el transporte de personas», *Revista de Derecho y Nuevas Tecnologías*, nº 37, 2015, págs. 168 y ss.

denominar benévolo o de cortesía, caracterizado por la finalidad altruista, es la existencia, precisamente, de una innegable onerosidad. Es más, precisamente es esta onerosidad la que nos podría ayudar a concluir el otorgamiento al transporte colaborativo de su dimensión contractual.

Finalmente, en cuarto lugar, el transporte colaborativo es un transporte claramente atípico. En palabras de JARNE MUÑOZ «los intentos por englobarlo en distintas modalidades de transporte conocidas por nuestro legislador, particularmente en la actividad de transporte privado particular, resultan sumamente forzadas». Esta afirmación la considero extremadamente acertada pues, como hemos visto, este fenómeno carece de una verdadera definición y encaje consensuado, lo que, nuevamente, nos viene a demandar la necesidad imperiosa de proceder a su análisis jurídico y posterior regulación en pos de eliminar la indeseable incertidumbre jurídica.

Mención especial en este punto, relativo a la posible determinación jurídica de los servicios que prestan las plataformas digitales de la economía colaborativa en el ámbito del transporte, aunque se analizará con detenimiento más adelante, merece la famosa sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala), de 20 de diciembre de 2017, asunto C-434/15, Asociación Profesional Élite Taxi vs. Uber Systems Spain, S.L.¹⁸.

Cuestión diferente e importante de analizar, más allá de los tecnicismos formales de la determinación de la naturaleza jurídica de los servicios que prestan las plataformas digitales en la economía colaborativa, es si el transporte colaborativo debe o no ser regulado conforme a la legislación actual vigente y si esa presumible diferenciación en la modalidad y trato jurídico respeta los principios constitucionales y generales, tanto nacionales como europeos.

Para concluir, actualmente, según la LOTT y nuestros Tribunales de Justicia, cabe destacar que, a los efectos más importantes de este trabajo, tanto el servicio de taxi como la actividad desarrollada por aquellos que ostentan licencias VTC, como es el caso de Uber, quedan incluidos en la categoría de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas. Esta última afirmación, que parece romper

¹⁸ MIRANDA SERRANO, L.M., «La determinación de la naturaleza jurídica de los servicios que prestan las plataformas digitales en la economía colaborativa: reflexiones al hilo de la STJUE de 20 de diciembre de 2017 sobre Uber», *Diario LA LEY mercantil*, nº 50, septiembre de 2018, págs. 1 y ss.

con lo expuesto hasta el momento, nos lleva a formular la pregunta del siguiente apartado del trabajo.

2.3. ¿ES UBER UN CASO REAL DE TRANSPORTE COLABORATIVO DE VIAJEROS?

Ha sido, sin ningún tipo de duda, la plataforma Uber¹⁹ la que desde un principio ha suscitado las principales dudas jurídicas en relación con la legitimidad de su actividad, de ahí que se haya escogido como ejemplo paradigmático para el presente Trabajo Fin de Grado.

Al contrario de lo que ocurre en las plataformas asociadas al fenómeno de *carpooling*, cuyo ejemplo más paradigmático sería Blablacar y que consiste en la práctica de compartir un automóvil con otras personas tanto para viajes periódicos como para trayectos puntuales²⁰, lo que también entraría dentro del fenómeno de economía colaborativa, aquí el objetivo no es la compartición de vehículos sino que la plataforma Uber ofrece, pura y simplemente, un servicio paralelo al que ofrece el taxi en España, en el que, no obstante, y aquí es cuando se adivinan los problemas, sus conductores carecían inicialmente de la preceptiva autorización administrativa otorgada por la autoridad competente.

De este modo, una pregunta legítima surge ¿es realmente la plataforma Uber un ejemplo o caso de transporte colaborativo de viajeros? Desde mi punto de vista jurídico, la respuesta ha de ser, en este momento y a raíz de la normativa y jurisprudencia actual, contundentemente negativa.

En este punto del trabajo, en pos de arrojar luz sobre el tema, cabe realizar un somero análisis de la que tal vez sea la sentencia más importante sobre el tema objeto de estudio: la sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala), de 20 de diciembre de 2017, asunto C-434/15, Asociación Profesional Élite Taxi vs. Uber Systems Spain, S.L. Como indica MIRANDA²¹, en ella Uber intenta justificar que su actividad no era propiamente

¹⁹ Información disponible sobre la compañía en: <https://www.uber.com/es/es-es/>. Fecha de consulta 25 de septiembre de 2018.

²⁰ Sobre el fenómeno conocido como *carpooling*, vid.: https://es.wikipedia.org/wiki/Veh%C3%ADculo_compartido. Fecha de consulta 26 de septiembre de 2018. Para más información técnica, vid. ESTANCONA PÉREZ, A.A., «Carpooling: C2C en el transporte de personas», *Revista de Derecho y Nuevas Tecnologías*, nº 37, 2015, págs. 168 y ss.

²¹ MIRANDA SERRANO, L.M., «La determinación de la naturaleza jurídica de los servicios que prestan las plataformas digitales en la economía colaborativa...», *cit.*, p. 3.

de servicios de transporte, sino de intermediación al amparo de los nuevos modelos que ofrecen los servicios de la sociedad de información y, por tanto, no debía estar sometida a las preceptivas licencias que en el ámbito del transporte de viajeros por vía terrestre se necesitan. Una respuesta afirmativa hubiera cerrado por completo el debate.

En esa sentencia, la respuesta final que ofrece el tribunal es clara: «En consecuencia, procede responder a las cuestiones prejudiciales primera y segunda que el artículo 56 TFUE, en relación con el artículo 58 TFUE, apartado 1, el artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123 y el artículo 1, punto 2, de la Directiva 98/34, al que remite el artículo 2, letra a), de la Directiva 2000/31, deben interpretarse en el sentido de que ha de considerarse que un servicio de intermediación, como el del litigio principal, que tiene por objeto conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está indisolublemente vinculado a un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de calificarse de “servicio en el ámbito de los transportes”, a efectos del artículo 58 TFUE, apartado 1. En consecuencia, un servicio de esta índole está excluido del ámbito de aplicación del artículo 56 TFUE, de la Directiva 2006/123 y de la Directiva 2000/31». Por tanto, la actividad desarrollada por Uber es, definitivamente, una actividad enmarcada en el ámbito de la prestación de servicios de transporte y no de intermediación.

Para más inri, el transporte colaborativo de viajeros se diferencia de aquellos sistemas que operan a través de licencias VTC, aquellas por las que parece abogar Uber en este momento²². La normativa española que se encarga de regular esta figura es, como hemos dicho anteriormente, la LOTT, concretamente en su artículo 99 dedicado a «Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de viajeros». Las diferencias más significativas que se aprecian son, por un lado, la necesidad de contar con una licencia administrativa para poder ejercer la actividad y, por otro lado, dicho transporte ha de ser contratado por toda la capacidad del vehículo utilizado.

Las licencias de VTC se conceden por las CC.AA., quienes hasta hace relativamente poco tiempo determinaron una ratio fija entre las primeras en relación con las licencias de taxi que operaban en la Comunidad, como consecuencia de lo establecido en los arts.

²² GUILLÉN NAVARRO, N. A., «El arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) y su entramado jurídico: el avance de Uber, Cabify y la economía colaborativa», *REALA, Nueva Época*, nº 9, abril de 2018, p. 129.

49 y 50 de la LOTT. Sin embargo, con el nuevo régimen establecido por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, derivado de la Ley Ómnibus, lo dispuesto en aquellos preceptos sufrió una notable alteración, determinante que fue aprovechado por algunos operadores para la concesión de licencias VTC que habían sido denegadas en su momento²³.

Sin embargo, recientemente hemos asistido a nuevos bandazos legislativos a raíz de la promulgación del, en primer lugar, Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, donde se establecía la famosa regla 1 licencia de VTC por cada 30 licencias de taxi en la C.A. de referencia y la regla de territorialidad o habitualidad, en virtud de la cual el 80% de los servicios de VTC deben prestarse en la C.A. donde se encuentre domiciliada la autorización (regla 80/20%); y, en segundo lugar, Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

En este último Real Decreto-ley, que mantiene la quintaesencia del anterior, se limita la actividad de las VTC a entornos urbanos, se traspasa su regulación a CC.AA. y Ayuntamientos y se dispone que las licencias VTC tengan un margen de cuatro años, más una moratoria de dos si no consiguen amortizar la financiación, para seguir ofreciendo sus servicios en trayectos urbanos. Como se puede apreciar con claridad, estamos ante una limitación extraordinaria de la actividad de transporte que realizan aquellas empresas, en especial Uber, que cuentan con licencias VTC.

En resumen, parece quedar claro que la actividad desarrollada por Uber no se enmarca en el transporte colaborativo de viajeros, aunque lo haga claramente en el de economía colaborativa, sino que, realmente, se asemeja a la actividad que desarrollan aquí en España los taxis merced, por un lado, a la consideración de ambas como servicio de transporte público discrecional de viajeros entre distintos puntos del territorio²⁴ y, por

²³ Ejemplo de lo expuesto lo encontramos en la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 17 de abril de 2012, nº 344/2012, que anula la Resolución de 24 de marzo de 2010 de la Dirección General de Transportes.

²⁴ Según la LOTT, tanto el servicio de taxi como la actividad de VTC quedan incluidos en la categoría de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas.

otro lado, a que su operativa y estructura subjetiva no encajan con las definiciones de transporte colaborativo ofrecidas. Ahora bien, la pregunta que cabe hacerse y que será objeto de análisis durante las siguientes páginas es ¿esa diferencia de trato jurídico ante dos actividades semejantes, al menos económicamente como acabamos de demostrar, está realmente justificada en interés del consumidor? ¿O por el contrario nos encontramos ante una serie de barreras artificiales que atentan contra los principios rectores de una economía de mercado a nivel nacional y europeo?

IV. CONFLICTIVIDAD ASOCIADA AL OBJETO DE ESTUDIO

1. LA INCERTIDUMBRE COMO FRENO JURÍDICO Y ECONÓMICO

En general, los nuevos sistemas de economía colaborativa presentan, por definición, elementos novedosos y desconocidos por el común de la población hasta hace relativamente poco tiempo. En esencia, sin ánimo de ser exhaustivos en este punto, se podrían señalar los siguientes tres.

En primer lugar, respecto a los efectos que generan, todavía no existen estudios suficientes como para asegurar si las consecuencias que estos sistemas pueden otorgar a la población y su bienestar son positivas o negativas a medio y largo plazo. Como hemos expuestos anteriormente, la creencia generalizada se posiciona en torno a la positividad, pero como tampoco se dispone de una implementación sin barreras y durante un período prolongado de tiempo, los razonamientos tienden a ser sesgados e inconclusos.

En segundo lugar, respecto a la normativa aplicable, teniendo en cuenta que estamos ante una realidad social nunca vista con anterioridad, no está claramente definido cuál es su régimen jurídico. Como se comentaba anteriormente, es posible que la actividad del legislador vaya retrasada respecto de la realidad social y que, por tanto, no sea capaz de acompañar una solución jurídica adecuada en todo momento.

En tercer lugar, respecto a la regulación nueva, no existe certidumbre en torno a cómo se debe afrontar esta nueva serie de retos que se nos presentan a día de hoy, en pleno

siglo XXI²⁵. Ello, principalmente, porque no sabemos atisbar cuáles van a ser sus repercusiones sobre el bienestar social de la población a ciencia exacta bajo el paraguas de las condiciones o normas jurídicas actuales o futuras.

Es claro, pues existen numerosos estudios jurídicos y económicos que lo demuestran, que la incertidumbre genera efectos negativos para la sociedad²⁶. La inseguridad jurídica, en este caso, que se deriva por la falta de una normativa aplicable clara y concisa sobre el tema del transporte de viajeros a través de los modelos que ofrece la economía colaborativa, puede generar litigios o resoluciones administrativas y judiciales contradictorias entre idénticos o similares sujetos implicados. Además, puede suponer un freno a la innovación, el desarrollo humano y tecnológico por el aumento del riesgo que se deriva de no tener una normativa clara que incentive, o en cierta manera asegure, la inversión a realizar.

Como venimos exponiendo a lo largo del trabajo, el surgimiento de los sistemas de economía colaborativa, sobre todo en el ámbito del transporte terrestre de personas, a raíz de las posibilidades abiertas por las tecnologías informáticas que emergen a finales del siglo XX y principios del XXI, están revolucionando la realización y consumo de este servicio. De ello, se desprenden innumerables e importantes problemas jurídicos, tomando como ejemplo ilustrativo el caso del sector del taxi contra Uber.

En definitiva, estos cambios sociales y tecnológicos de los que hablábamos en apartados anteriores han alterado los cimientos sobre los que se asentaba la legislación de esta modalidad de transporte terrestre, causando que muchas de las limitaciones a las libertades de empresa y profesional impuestas en la materia objeto de estudio hayan devenido, podríamos decir, desproporcionadas, perdiendo así licitud y legitimidad constitucional²⁷.

Debemos tener en cuenta que la actividad de transporte urbano de pasajeros se lleva a cabo en un marco económico y jurídico fuertemente sometido a la intervención pública,

²⁵ RODRÍGUEZ MARÍN, S. y MUÑOZ GARCÍA, A., «Aspectos jurídicos de la economía colaborativa y bajo demanda en plataformas digitales», Editorial Bosch, Barcelona, España, 2018.

²⁶ MARTÍNEZ GARCÍA, J. I., «Derecho e incertidumbre», Universidad de Cantabria, AFD, 2012 (XXVIII), págs. 97-118. También, *vid.* «Los efectos de la incertidumbre en la economía». Información disponible en: <http://nadaesgratis.es/jose-luis-ferreira/los-efectos-de-la-incertidumbre-en-la-economia>. Fecha de consulta 30 de septiembre de 2018.

²⁷ DOMÉNECH PASCUAL, G., «La regulación de la economía colaborativa», *Revista CEFLEGAL*, agosto-septiembre de 2015, p. 61.

que ha restringido, tradicionalmente, de una manera muy palpable la libertad de los particulares para realizarlas. De esta manera, a la ya negativa incertidumbre, se suma una reticencia muy notoria por parte de los operadores tradicionales respecto a la incorporación al mercado de estos nuevos modelos que ofrece la economía colaborativa por la pérdida que supone para ellos de condiciones privilegiadas.

2. PRINCIPIOS REGULATORIOS GENERALES. LAS LIBERTADES EMPRESARIALES, PROFESIONALES Y GENERALES DE ACTUAR

A la hora de hablar de los principios regulatorios por excelencia en lo que a progreso económico y social se refiere, la CE preceptúa tres artículos que, en este caso concreto, merece la pena comentar: 35.1, 38 y 40.1. Los tres artículos constitucionales comprenden, básicamente, tres libertades y una orientación: acceder libremente a una actividad profesional o empresarial, ejecutar y desarrollar esa actividad sin impedimentos de ningún tipo y, consecuentemente, la de abandonarla o cesarla en cualquier momento y la de promover, por parte de los poderes públicos, las condiciones favorables para el progreso social y económico. Evidentemente, la regulación actual o futura de la economía colaborativa, y de cualquier otro tipo que pueda nuevamente surgir, deberá respetar esos derechos.

De acuerdo con DOMÉNECH²⁸, pudiera interpretarse, como parecen entenderlo incidentalmente las sentencias del Tribunal Constitucional 49/1988 (FD 12º) y 84/1993 (FD 2º), que dichos artículos de la carta magna se refieren a la realización de actividades económicas siempre que presenten *animus lucrandi*. Sin embargo, en sentido opuesto, tenemos las visiones de DÍEZ-PICAZO²⁹, en su voto particular de la sentencia 49/1988, que estima que «esos derechos amparan cualquier actividad organizada que tenga por objeto o finalidad la oferta de productos o servicios en el mercado».

Nuestro Tribunal Constitucional ha manifestado también, en las SSTC 83/1984 (FD 3º), 93/1992 (FD 8º) y 197/1996 (FD 25º), que el principio general de libertad que consagra la Constitución en sus arts. 1.1 y 10.1 «autoriza a los ciudadanos a llevar a cabo todas aquellas actividades que la Ley no prohíba, o cuyo ejercicio no subordine a requisitos o condiciones determinadas». Ello vendría a salvaguardar que ni la Administración ni los

²⁸ DOMÉNECH PASCUAL, G., «La regulación de la economía colaborativa», *cit.*, págs. 78 y ss.

²⁹ Sentencia del Tribunal Constitucional 49/1988, de 22 de marzo (BOE núm. 89 de 13 de abril de 1988).

Tribunales pueden prohibir la libertad de los ciudadanos sin una norma legal de cobertura que les habilite.

Además, en este sentido, cabe traer a colación las SSTC 17 de abril de 1990 (RJ 3644), 6/1988 (FD 3º) y 50/1995 (FD 7º) pues es importante destacar el papel de la interdicción de la arbitrariedad, preceptuada en el artículo 9.2 de la carta magna, que impone a los poderes públicos el deber de justificar en cada momento su propia actuación. Esta proscripción supone que cualquier limitación de la libertad habrá de resultar justificada; y una ley está justificada cuando resulta razonable, esto es, cuando la lesión que supone un derecho aparece como razonable para la protección de otro bien o derecho o para la consecución de un fin legítimo; y una ley es razonable cuando supera el juicio de proporcionalidad, es decir, cuando resulta adecuada, necesaria y proporcionada en sentido estricto para satisfacer un objetivo constitucionalmente legítimo.

En este último sentido, cabe destacar que la regulación de toda actividad económica debe tener presente la perspectiva de la competencia efectiva en los mercados y los principios de la regulación económica eficiente. Estos principios deben informar la actuación de las Administraciones Públicas en su conjunto y se encuentran recogidos en nuestro ordenamiento jurídico tanto desde una perspectiva general³⁰ como sectorial para el transporte³¹.

En definitiva, los principios de no discriminación –que proscribire el tratamiento diferenciado entre operadores sin una justificación suficiente–, de necesidad –que implica que la normativa esté diseñada para su consecución de forma coherente y sistemática³² – y de proporcionalidad –en virtud del cual las limitaciones a la actividad económica han de ser adecuadas para garantizar la realización del objetivo que se persigue y no ir más allá de lo estrictamente necesario para conseguirlo– resultan pilares fundamentales en cualquier enfoque regulatorio.

³⁰ El art. 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se refiere a los principios de buena regulación, entre los cuales figuran el de necesidad y proporcionalidad en el ejercicio de la potestad reglamentaria; y el art. 4.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, dispone que la intervención de las Administraciones Públicas en el desarrollo de una actividad debe estar justificada en la protección del interés público y ser proporcionada, además de no incurrir en discriminación.

³¹ Así resulta, por ejemplo, particularmente, de los apartados d) y g) del artículo 43.1 de la LOTT.

³² Entre otras, *vid.* Sentencia de 23 de diciembre de 2015, Gebhart Hiebler, C-239/14, apartado 65.

3. POSIBILIDAD DE LIMITAR LEGALMENTE LAS CITADAS LIBERTADES PARA ATENDER A OTROS FINES CONSTITUCIONALMENTE LEGÍTIMOS. EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD.

Sin ánimo de exhaustividad, pues, por un lado, no es el propio objeto de estudio del trabajo y, por otro lado, este mismo apartado bien podría constituir un estudio separado, las citadas libertades constitucionales pueden ser igualmente limitadas en pos de garantizar o salvaguardar otros fines constitucionalmente reconocidos, a saber y como ejemplo, aquéllos de los arts. 45.2 y 51.1 de la CE: salud, medio ambiente, seguridad y consumidores y usuarios³³. Como se puede atisbar, en ocasiones, existirá una tensión irreprimible. Ello es obvio puesto que estamos aplicando un derecho, constitucionalmente reconocido, a costa de inaplicar o dejar en suspenso otro, igualmente reconocido con la misma fuerza.

Del mismo modo que todos los derechos constitucionales, las antes mencionadas libertades pueden ser coartadas por los poderes públicos. Para ello, básicamente, deben respetar la formulación canónica del principio de proporcionalidad, es decir, cualquier tipo de medida restrictiva de una libertad constitucionalmente protegida debe ser útil, necesaria y proporcionada en sentido estricto. Este triple test de proporcionalidad, en el ámbito de la economía colaborativa, está llamado a jugar un papel decisor. Ello es así por cuanto muchas de las reglas jurídicas que vienen limitando la libertad de empresa, contra las que luchan ciertos modelos de economía colaborativa como Uber, se han podido tornar desproporcionadas, innecesarias o excesivas como consecuencia de los cambios sociales acaecidos en los últimos tiempos.

De un lado, las nuevas tecnologías reducen considerablemente los costes de transacción que torpedeaban el funcionamiento de determinados mercados y que justificaban ciertas regulaciones que, por mor de las primeras, podrían devenir ya innecesarias. De otro lado, los nuevos dispositivos electrónicos facilitan el intercambio instantáneo de información sobre los servicios en juego, reduciendo así las asimetrías informativas existentes de una manera, probablemente, más eficiente que los operadores tradicionales.

³³ Vid. STC 83/1984, 24 de Julio de 1984, Cuestión de Inconstitucionalidad nº 80/1983, ponente Don Francisco Rubio Llorente.

Una consideración o mención especial en este punto requiere el principio de igualdad de los ciudadanos al sostenimiento de los gastos públicos, consagrado en el artículo 31.1 de la CE, muy criticado por los sectores tradicionales en relación con la economía colaborativa³⁴ y utilizado como sólido argumento a favor de la limitación de libertades. Cabe destacar, a este respecto y brevemente, dos incisos.

Por un lado, muy probablemente, este tipo de actividades que se derivan de la denominada economía colaborativa, como tienen su eje central en torno a Internet, pueden favorecer de una manera muy considerable la lucha contra el fraude fiscal y en materia social dado que existe un tracto continuo de las operaciones. Precisamente, una de las medidas que desde la Administración se lleva promulgando desde hace unos años es la reducción de la cuantía permitida para pagar en efectivo como medida para combatir el fraude fiscal³⁵.

Por otro lado, habría que considerar la posibilidad de exonerar total o parcialmente, como ya se ha hecho en otros países y se verá posteriormente, del cumplimiento de ciertas obligaciones formales a aquellos agentes cuyo volumen de actividad no sea significativo por no pasar un determinado umbral económico. Esta rigidez impuesta por la Administración podría degenerar en una carga administrativa desproporcionada que disuada la asunción de riesgos y, en consecuencia, de progreso³⁶.

4. LIMITACIONES LEGALES CONCRETAS DEL MERCADO DEL TAXI EN ESPAÑA

Tradicionalmente en España, la actividad de prestación de servicios de transporte mediante turismo ha estado severamente regulada a través de un entramado de normas que conllevan la restricción, de una manera muy significativa, de la libertad de quienes pretenden llevar a cabo este tipo de actividad económica³⁷. Así, podríamos hablar, en

³⁴ «La economía colaborativa: un reto para la fiscalidad». Información disponible en: <https://www.elfinanciero.com/opinion/la-economia-colaborativa-un-reto-para-la-UCQKOVVZUJAM5MKPBDO7NUTSBA/story/>. Fecha de consulta 8 de enero de 2019.

³⁵ «Eliminar el efectivo y acabar con el fraude fiscal». Información disponible en: <http://www.expansion.com/juridico/opinion/2019/01/08/5c34f501468aeb25528b4570.html>. Fecha de consulta 8 de enero de 2019.

³⁶ MIGUEL MACHO, L. (Coor.), ALMEIDA CERRADA, M., y SANTIAGO IGLESIAS, D., «La simplificación de los procesos administrativos», Actas del IX Congreso de la Asociación Española de Profesores de Derecho Administrativo, Santiago de Compostela, 2014, págs. 5 y ss.

³⁷ La Comisión Europea publicó un Informe sobre el transporte de pasajeros en taxi, vehículos con conductor y coche compartido en la Unión Europea donde concluye que: «el mercado español se encuentra fuertemente regulado con significativas barreras de entrada. Ambas actividades, taxis y VTC, están fuertemente reguladas a nivel nacional y local, incluidas restricciones territoriales». Extracto del

términos generales, de un sector especialmente protegido por los poderes públicos dada la connotación establecida, por parte de nuestro TS en sentencia 1913/2018, de 4 de junio de 2018 (FD sexto), de servicio de interés general³⁸. En palabras de ese mismo Tribunal, este encuadre responde a la concepción del taxi como «una modalidad de transporte urbano mediante vehículos de turismo que constituye un servicio de interés público y respecto al que las administraciones responsables tratan de garantizar unos determinados niveles de calidad, seguridad y accesibilidad» y al «objetivo de mantener un equilibrio entre las dos modalidades de transporte urbano [...] como una forma de garantizar el mantenimiento del servicio de taxis como un servicio de interés general».

En pos de garantizar esos determinados baremos de calidad, seguridad y accesibilidad, la Administración, haciendo gala de su poder legislativo en la materia, establece básicamente las siguientes siete restricciones a la competencia: limitación del número de licencias, establecimiento de tarifas reguladas, restricciones del ámbito territorial de la licencia, limitación del número de licencias por persona, limitación de la posibilidad de conductores distintos al titular de la licencia, obligatoriedad de contratación previa del servicio VTC para la circulación y obligación de disponer de un número mínimo de VTC³⁹.

En primer lugar, la actividad está sometida a la obtención previa de una autorización de carácter administrativo que sigue un sistema de *numerus clausus*. En este sentido, valgan de ejemplo los artículos 6.2 y 8 de la Ley 10/2014, de 27 de diciembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Tradicionalmente, se ha justificado esta limitación en la existencia de externalidades negativas, una menor productividad media como consecuencia de un exceso de oferta y, cómo no, el cajón de sastre del nivel de la calidad del servicio. Como veremos en apartados posteriores, ninguna de esas premisas sirve actualmente para llegar a justificar la limitación del

Informe «*Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU*», 26 de septiembre de 2016, págs. 1 y ss.

³⁸ «El Supremo declara al Taxi servicio de “interés general”». Información disponible en: https://www.lespanol.com/economia/empresas/20180605/supremo-declara-taxi-servicio-general-taxistas-quieren/312469808_0.html. Fecha de consulta 9 de octubre de 2018.

³⁹ CONTRERAS DELGADO DE COS, J.M., SILOS RIBAS, M., SOBRINO RUÍZ, M., «La economía colaborativa en los sectores regulados (III). Transporte de viajeros», Capítulo duodécimo dentro de «*Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*», ALFONSO SÁNCHEZ. R. (Coor.) y VALERO TORRIJOS, J. (Coor), Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2017, págs. 315 y ss.

tamaño de mercado de este sector cuando se erigen como una barrera tangible a la entrada al mismo y no repercuten de manera positiva en el consumidor.

En segundo lugar, se establece y regula por parte de la Administración un sistema de tarifas. En este punto, valga de ejemplo el artículo 30 de la mencionada Ley 10/2014 de la Región de Murcia. Antiguamente, como venimos diciendo, esta justificación pudiera ser comprensible atendiendo al grado de información asimétrica existente en el sector. Sin embargo, en pleno siglo XXI y en un contexto de libertad de entrada al mercado, cabe plantearse si el establecimiento de precios máximos encuentra justificación económica de conformidad con el principio de regulación económica eficiente y salvaguarda el interés supremo del bienestar del consumidor.

En tercer lugar, existe una restricción del ámbito territorial de la licencia. Tanto el taxi como el VTC cuentan con limitaciones del ámbito geográfico local y autonómico, respectivamente. La limitación del ámbito territorial afecta de plano a la posibilidad de aprovechamiento de los rendimientos a escala, lo que llevaría a hacer un uso más eficiente de los vehículos al reducir los costes unitarios de la actividad.

En cuarto lugar, existe una limitación del número de licencias de taxi por persona y vehículo. En este punto, valga de ejemplo el artículo 8.2 de la Ley catalana 19/2003, de 4 de julio, del taxi. Este requisito se encuentra incardinado en la previsión del ejercicio directo de la actividad de conducción por el titular de la licencia. Dicha restricción limita la posibilidad de tener varias licencias de taxi en propiedad o poder usarla en varios vehículos, lo que podría favorecer la reducción de costes en el desarrollo de la actividad nuevamente a través de las economías de escala.

En quinto lugar, existe una limitación de poder ejercer la actividad por conductores distintos al titular de la licencia de taxi. Los requisitos que se recogen para la concesión de la licencia se refieren primordialmente a las características relacionadas con la seguridad y calidad del servicio y no tanto respecto al propietario de la licencia, aunque sí se le exige acreditar una serie de conocimientos en materia de conducción y seguridad. Este tipo de restricciones pueden llegar a generar ineficiencias en el mercado por la extrema rigidez impuesta por la Administración y que de lo contrario permitiría un mayor grado de flexibilidad al mercado para poder ajustar de mejor manera la oferta y la demanda.

En sexto lugar, existe la obligación de contratación previa del servicio VTC para la circulación. Este requisito, artificialmente impuesto y por el momento sin justificación consistente para con el bienestar de los consumidores, limita el servicio VTC a la modalidad de contratación previa, lo que supone una notable diferencia jurídica respecto del mercado del taxi.

Finalmente, en séptimo lugar, existe la obligación de disponer de un número mínimo de VTC, la famosa regla 1/30. La necesidad de disponer de un número mínimo de vehículos supone, claramente, una barrera de entrada al mercado en términos de exigencia a los nuevos operadores de un tamaño de mercado dado, lo que supone un incremento de la inversión a realizar de todo punto innecesaria para poder ofrecer un servicio aceptable en términos de seguridad y calidad que tenga demanda.

En definitiva, nos encontramos ante un sector fuertemente intervenido y controlado por la Administración y cuyo control parece erigirse como freno para la incorporación de los nuevos avances que la economía colaborativa, en especial Uber, ofrecen en este campo.

5. FALLOS DE MERCADO EN EL SECTOR DEL TAXI EN ESPAÑA QUE PUEDEN JUSTIFICAR POSIBLES LIMITACIONES

A la hora de analizar el sector del taxi en España, encontramos que éste participa en el mercado a través de la prestación de tres servicios, a saber: el de vehículos itinerantes, que circulan por la vía pública en busca de clientes y cuyos servicios se adquieren mediante contacto visual; el de estacionamiento en paradas específicas localizadas, normalmente, estratégicamente (estaciones de tren, hospitales, hoteles, centros deportivos, aeropuertos, etc.); y el prestado mediante reserva previa por medio telefónico o análogo equivalente.

El primero de ellos es, probablemente, el que se puede verse afectado por mayores fallos de mercado y, en consecuencia, el que justificaría con mayor abundamiento una mayor regulación. Ello es así porque, en este servicio, los costes de transacción⁴⁰ son

⁴⁰ «¿Qué son los costes de transacción y la Ley de Coase?» Información disponible en: <https://www.elblogsalmon.com/conceptos-de-economia/de-los-costes-de-transaccion-a-la-ley-de-coase>. Fecha de consulta 11 de octubre de 2018. Para un mayor análisis de la cuestión, *vid.* VILLASALERO DÍAZ, M., «Economía de los costes de transacción, teoría de la agencia y enfoque de los derechos de propiedad: diferencias básicas en el ámbito de las organizaciones», Universidad de Castilla la Mancha, 1999, págs. 761 y ss.

muy elevados. A la hora de buscar un taxi, en este tipo de escenario, los costes que supondría, aunque sólo fueran de oportunidad, recabar varias propuestas a fin de escoger la más ventajosa en términos de calidad-precio, seguramente devendrían excesivos en relación con los beneficios que la misma información nos podía suponer.

El segundo fallo importante de este primer servicio que ofrecen los taxis en España es el de las asimetrías informativas⁴¹. Antes de proceder a la contratación, o inclusive hasta que no se finaliza el recorrido (conocido como “carrera” en el argot del sector), los clientes no pueden conocer una serie de parámetros o características que el prestador del servicio sí conoce de antemano y que son determinantes de la utilidad que la misma les puede reportar, por ejemplo: seguridad, comodidad, higiene del vehículo, honestidad del conductor a la hora de escoger la ruta más eficiente, etc.

También se podría aducir, aunque ya se ha hecho mención sobre este punto con anterioridad a lo largo del trabajo, las externalidades negativas⁴² en términos de, por ejemplo, contaminación y congestión del tráfico rodado en las ciudades que supone la circulación continua de dichos vehículos.

Cabe mencionar, además, que en este tipo de mercado se aprecian unos costes fijos, en relación con los variables, relativamente elevados que podrían llegar a justificar la restricción de la entrada al mismo⁴³ como si de un monopolio natural se tratase. Por tanto, *ceteris paribus*, es preferible que circulen N taxis siempre ocupados que 2N vacíos la mitad de tiempo.

El segundo de ellos, el mercado de taxi mediante estacionamiento en parada estratégica se encuentra igualmente afectado por similares fallos. Sin embargo, interesa decir como salvedad al respecto dos apuntes. En primer lugar, que los costes de transacción soportados por el contraste de información son más reducidos, pues es más fácil contrastar ofertas en una suerte de subasta improvisada. Y, en segundo lugar, es

⁴¹ «Información asimétrica: el mercado de los limones». Información disponible en: <https://www.bbva.com/es/informacion-asimetrica-el-mercado-de-los-limones/>. Fecha de consulta 11 de octubre de 2018.

⁴² «¿Qué son las externalidades?». Información disponible en: <https://economy.blogs.ie.edu/archives/2011/02/%C2%BFque-son-las-externalidades/>. Fecha de consulta 14 de octubre de 2018.

⁴³ «Estudio de costes e ingresos para determinar el incremento de tarifas de taxi para el año 2006».

Información disponible en: http://81.47.175.201/taximataro/Documentacio/Bons/BCN_Estudi%20costes%20e%20ingresos%20para%20determinar%20el%20incremento%20de%20tarifas%20TAXI%202006.pdf. Fecha de consulta 15 de octubre de 2018.

evidente que, mientras los taxis permanecen estacionados, no generan contaminación ni congestión del tráfico rodado.

Finalmente, el tercero de ellos, el mercado del taxi precontratado por vía telefónica o medio análogo, presenta características distintas. Fundamentalmente, las asimetrías informativas antes expuestas no son ya tan problemáticas pues es mucho más sencillo recabar información y evaluar internamente y al momento, gracias a un sistema de jugadores repetidos, la información disponible. Una vez encontremos a un taxista que satisfaga de la mejor manera posible nuestros deseos en términos de utilidad, siempre lo intentaremos solicitar. De esta manera, se genera una retroalimentación entre oferta y demanda que satisface de una manera óptima la elección en el mercado. Además, tampoco es necesario que los vehículos estén circulando continuamente, por lo que se reduce la contaminación y la congestión del tráfico rodado.

6. PROBLEMAS DE INFORMACIÓN Y CAPTURA DEL REGULADOR: LOS DENOMINADOS FALLOS DEL ESTADO EN LA ECONOMÍA.

La existencia de fallos en áreas o sectores de la economía pueden acarrear la ineficiencia de la prestación de los servicios en el mismo. En definitiva, eso es lo que justifica la intervención del Estado a través de una regulación más estricta, actuando como si de un jugador más de mercado se tratase. Sin embargo, no debemos olvidar que dicha regulación no es el remedio o la solución infalible para salvar esos fallos de mercado pues, en ocasiones, puede ocurrir que la distancia entre el óptimo y la realidad sea todavía mayor que en el escenario que se pretende evitar inicialmente. Esto es lo que se denomina fallos del Estados en la economía y tiene como uno de sus máximos exponentes a COASE⁴⁴.

En concreto, dentro del sector del taxi, podemos encontrar básicamente dos fallos que acarrearía la regulación tan estricta del mismo: problemas de información y, sobre todo, la captura del regulador.

En primer lugar, respecto a los problemas de información, no resulta en absoluto sencillo determinar con exactitud cuál debe ser el número máximo de licencias, vehículos y tarifas por cobrar por la prestación del servicio. No se dispone de modelos

⁴⁴ «Coase y los fallos del Estado» Información disponible en: <https://www.elcato.org/coase-y-las-fallas-del-estado>. Fecha de consulta 15 de octubre de 2018. Para un mayor análisis de la cuestión, *vid.* COASE, R., «The Regulated Industries: Discussion», *American Economic Review*, 54, 1964, p. 195.

económicos tan precisos, al menos en la actualidad, para calcular los puntos eficientes de cada aspecto. Además, es francamente complicado que las Administraciones Públicas competentes en materia de transporte tengan la capacidad y los recursos para obtener, procesar y actualizar la información requerida para aplicar los modelos teóricos propuestos al efecto más rápido que el propio mercado a través de las leyes de la oferta y de la demanda.

En segundo lugar, respecto a la captura del regulador, existe un riesgo más que evidente, como se desprende de la realidad, de que las Administraciones Públicas se encuentren capturadas por las empresas que vienen operando tradicionalmente en el sector y que gozan de una situación privilegiada.

Ello se justifica porque dichas empresas, en este caso concreto el sector del taxi, se encuentran provistas de una mayor capacidad que sus competidoras para presionar a las citadas Administraciones Públicas en pos de adoptar decisiones legislativas que favorezcan sus pretensiones. El notorio arraigo en la sociedad y su concentración juegan un papel diferencial y les ofrece una ventaja competitiva («moat»⁴⁵) muy significativa.

También, de ese notorio arraigo y concentración, se desprende la posibilidad de causar efectos paralizantes en la sociedad⁴⁶ a través de los mecanismos constitucionalmente protegidos de la huelga y cierre patronal⁴⁷. Dichos efectos paralizantes repercuten negativamente en el desenvolvimiento ordinario de la actividad en una ciudad, efectos que causan un malestar generalizado en la sociedad y que juegan a favor de los operadores tradicionalmente establecidos.

De otro lado, la información que las Administraciones Públicas pueden recabar con intención de regular eficientemente dicha parcela del mercado sólo se puede obtener, básicamente, a través de las empresas que operan en el sector. Ello, sin duda alguna, puede favorecer que la información que se aporte sea sesgada y no refleje con claridad palmaria la realidad del mercado, sino que juegue en beneficio de sus particulares.

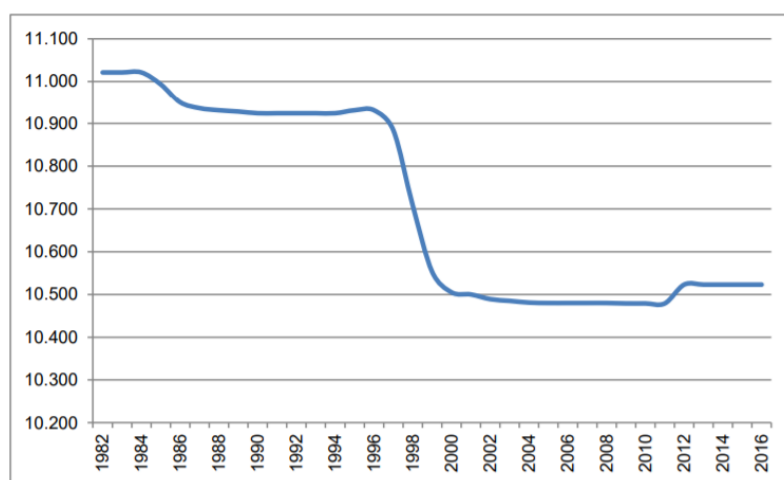
⁴⁵ «El MOAT de la empresa». Información disponible en: <http://www.granadadigital.es/el-moat-de-la-empresa-2/>. Fecha de consulta 25 de septiembre de 2018.

⁴⁶ «Unos mil taxistas piden en Madrid aprobar el decreto ley que regula las VTC». Información disponible en: <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20181025/taxistas-regulacion-rtc-7109259>. Fecha de consulta 25 de octubre de 2018.

⁴⁷ «¿Huelga del taxi o cierre patronal?». Información disponible en: <http://www.legaltoday.com/practica-juridica/social-laboral/laboral/huelga-del-taxi-o-cierre-patronal#>. Fecha de consulta 29 de enero de 2019.

Además, cabe destacar de manera sobresaliente que, la elevada discrecionalidad que el poder legislativo ha otorgado a las Administraciones Públicas competentes para regular este mercado del taxi⁴⁸, limita de una manera muy sensible la actuación del poder judicial para controlar su acierto y eficiencia.

La realidad nos ofrece datos iluminadores sobre el parecer de que la captura del regulador suele producirse cuando nos encontramos ante sectores que actúan en la economía de una manera especialmente protegida por el legislador. Prueba de ello es, por ejemplo, en el mercado del taxi, que el precio alcanzado en el mercado secundario por las correspondientes licencias -que intrínsecamente carecerían de valor en un mercado liberalizado-, fruto de la capitalización de las rentas monopolísticas generadas por la barrera a la entrada que supone una regulación de estas características, haya ido en aumento de una manera muy sustancial cuando el número de licencias se ha mantenido constante o incluso haya disminuido, lo que desoye rotundamente las tradicionales leyes de oferta y demanda.



Fuente: Instituto Metropolitano del Taxi del Área Metropolitana de Barcelona. Nota: se presenta la evolución desde 1982 porque es el primer año del que se dispone de datos homogéneos para el conjunto del Área Metropolitana de Barcelona.

Gráfico.-1: Número de licencias de taxi en el Área Metropolitana de Barcelona 1982-2016. **Fuente:** CNMC en colaboración con el Instituto Metropolitano del Taxi del Área Metropolitana de Barcelona.

⁴⁸ Sobre el papel y los límites de las ordenanzas locales en la regulación de la libertad de empresa, *vid.*, por todos, ORTEGA BERNARDO, J., «Derechos fundamentales y ordenanzas locales», Editorial Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2014, Madrid, España, págs. 129 y ss.

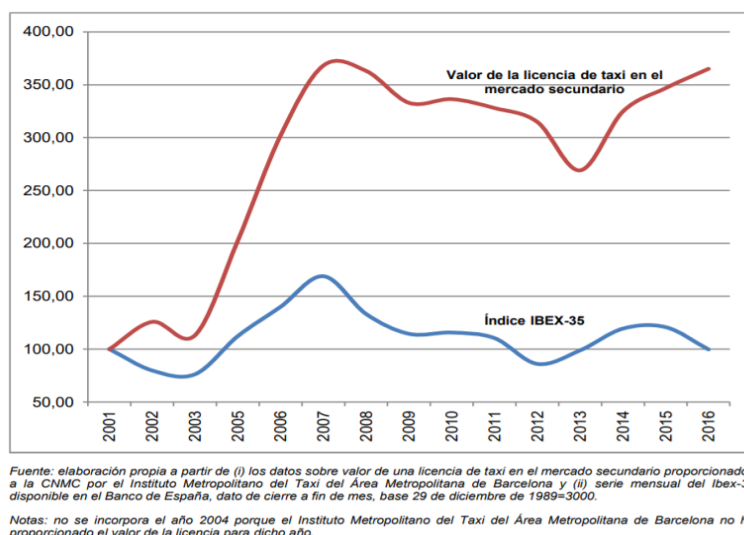


Gráfico.-2: Evolución del valor de una licencia de taxi del Área Metropolitana de Barcelona en el mercado secundario y del índice IBEX-35, 2001-2016 (2001=base 100). **Fuente:** CNMC en colaboración con el Instituto Metropolitano del Taxi del Área Metropolitana de Barcelona.

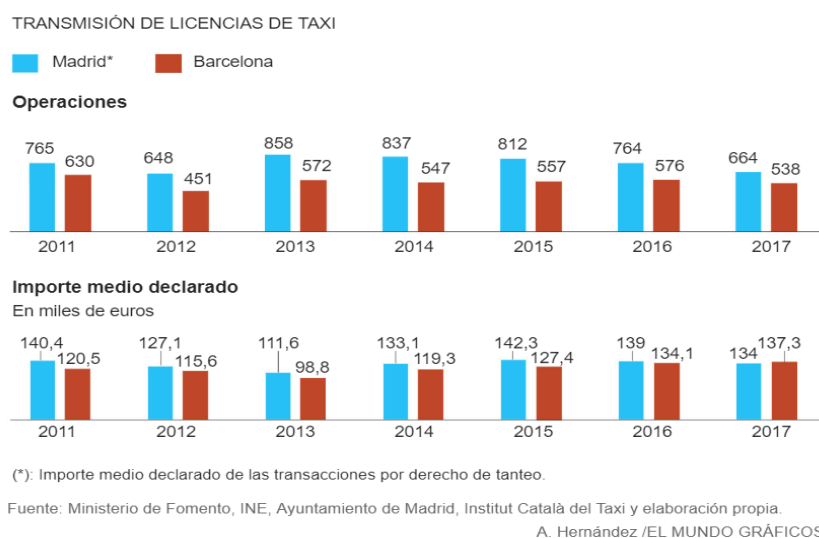


Gráfico.-3: Transmisión de licencias de taxi por operaciones y precio. **Fuente:** EL MUNDO, Ministerio de Fomento e Instituto Metropolitano del Taxi del Área Metropolitana de Barcelona.

Finalmente, para acabar con este apartado, otro indicio significativo lo podemos encontrar en la falta de justificación estricta de muchas de las regulaciones dirigidas a proteger los intereses de los operadores tradicionales del sector, a costa de los potenciales competidores y usuarios. ¿Qué sentido tiene que los usuarios de alquiler de vehículos con conductor, los denominados VTC, deban solicitar sus servicios con un

mínimo de 15 minutos de antelación o de 24 horas como piden los taxistas?⁴⁹ ¿Cuál es la justificación, en pos del interés general del consumidor, que obliga a los usuarios que pretenden contratar con una empresa de VTC a desplazarse a la sede física de la misma para celebrar el contrato?⁵⁰ ¿Por qué no puede usar un vehículo VTC en las mismas condiciones que el taxi el acceso al carril bus?⁵¹ ¿Por qué puede un taxista abandonar su vehículo en las zonas de estacionamiento habilitadas y un conductor de VTC se tiene que encontrar en todo momento dentro del vehículo en la ciudad de Madrid?⁵² Queda meridianamente claro que tales disposiciones normativas carecen, de manera palmaria y desde el respeto al principio de regulación económica eficiente, de justificación económica y jurídica en interés del consumidor, implicando un menoscabo desproporcionado de los intereses y actuaciones de aquellos que no son operadores tradicionales del sector.

7. ¿SON LAS REFERIDAS LIMITACIONES A LA ACTIVIDAD PROPORCIONALES A DÍA DE HOY?

Aunque, hace años, las referidas limitaciones a la entrada de nuevos competidores pudieran estar justificadas, lo que abriría otro debate, parece razonable pensar que los avances tecnológicos acaecidos en las últimas décadas hayan desvirtualizado y convertido en desproporcionadas alguna de las restricciones expuestas.

En primer lugar, ciertas limitaciones tendentes a garantizar la calidad y seguridad de los servicios prestados en el sector del taxi se han vuelto desmesuradamente restrictivas de la libertad. Los nuevos sistemas GPS, por ejemplo, han convertido en innecesario el requisito legal de acreditar mediante un examen oficial el conocimiento pormenorizado del callejero de una ciudad para poder prestar un servicio completo y satisfactorio para el cliente. En la actualidad, la ventaja que todavía puede representar tenerlo no compensa, teniendo en cuenta el resto de los factores que entran en juego, el tremendo coste a la competencia que supone imponerlo.

⁴⁹ «Así les hemos contado las huelgas de taxis en Barcelona y Madrid». Información disponible en: <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20190118/huelga-taxis-taxistas-barcelona-directo-7253229>. Fecha de consulta 30 de enero de 2019.

⁵⁰ Artículos 141.8 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres.

⁵¹ Ordenanza general de circulación y ocupación de espacios públicos de la ciudad de Granada, de 31 de octubre de 1997.

⁵² Ordenanza para la movilidad de la ciudad de Madrid y Ordenanza del taxi de Madrid, de 23 de octubre de 2018.

También ha perdido legitimidad, en su mayor parte, la necesidad de imponer determinados requisitos tendentes a asegurar condiciones de seguridad y calidad que ahora los usuarios pueden observar y controlar razonablemente bien tanto antes, como durante y después de la realización del trayecto a través de la valoración del servicio prestado por el conductor. En definitiva, este tipo de aplicaciones estilo Uber, que contienen una información detallada de todo aquello que tiene que ver con el servicio que se piensa utilizar no sólo a través de los datos publicados por la empresa sino también por los propios clientes del servicio, reducen considerablemente las asimetrías informativas tradicionalmente existentes en este sector del mercado del transporte de viajeros por vía terrestre.

Sin embargo, considero relevante poner de relieve que tal vez sí que sería interesante, en aras de salvaguardar al máximo la calidad y seguridad del servicio, establecer la obligación de poseer algún tipo de seguro de responsabilidad civil que pudiera hacerse cargo de eventuales reclamaciones frente al prestador del servicio.

En este sentido, debe resaltarse también que el objetivo principal de la legislación debe ser el de reducir las asimetrías informativas, como se persigue en cualquier otro sector económico, y no el de asegurar un supuesto nivel de calidad mínimo y uniforme de los servicios. Lo importante es que el potencial cliente disponga de la información más perfecta posible de manera que él pueda decidir ex ante y conforme a su criterio de utilidad la manera que considere más eficiente de satisfacerlo.

En cualquier caso, los niveles de calidad y seguridad legalmente impuestos deben ser lo suficientemente flexibles para permitir y fomentar innovaciones que supongan o repercutan en la prestación de un servicio de transporte de mayor calidad donde el potencial consumidor sea realmente el protagonista.

En segundo lugar, la regulación de los precios de las denominadas carreras contratadas a través de medios electrónicos ha devenido especialmente desproporcionada en tanto en cuanto éstos prácticamente eliminan los costes de transacción que anteriormente podían justificar su regulación legal. Actualmente, gracias a plataformas como Uber, un cliente sabe cuál va a ser, antes de usar el servicio, el precio del mismo.

A pesar de que algunas leyes autonómicas y ordenanzas municipales hayan previsto un sistema de tarificación máxima para el servicio de taxi, lo cierto es que al mismo tiempo

se limita o prohíbe la aplicación de descuentos⁵³, por lo que de facto la tarifa actúa como un precio fijo o incluso de precio focal que facilita la coordinación entre operadores. En definitiva, un sistema de tarifas de este tipo desincentiva que los operadores tradicionales compitan ofreciendo distintas combinaciones de precio y calidad incluso en los supuestos en que la normativa se lo permite. Además, impide la configuración de precios eficientes de mercado que sirvan para ajustar oferta y demanda en distintos momentos temporales.

En tercer lugar, respecto al número artificialmente limitado de vehículos que prestan el servicio, plataformas como Uber han demostrado que ya no cabe ampararse en motivos ecológicos y de congestión del tráfico rodado. En primer término, medidas como las de Uber permiten utilizar el exceso de capacidad del parque de turismos privados, lo que reduce el número de los que se requieren para satisfacer la demanda potencial. En segundo término, porque los vehículos de Uber no necesitan estar en circulación para poder contactar con los clientes.

En cuarto lugar, respecto a la limitación del tamaño de las empresas, una plataforma como la desarrollada por Uber viene a confirmar que tiene, al menos, tres grandes ventajas respecto de las tradicionales empresas de taxi cuyo tamaño es considerablemente inferior.

- La primera es que los costes de transacción se reducen notablemente para las personas pues se dispone de mucha más información de manera prácticamente instantánea.
- La segunda es que el mayor tamaño de Uber favorece, por un lado, las economías de experiencia a través de los efectos reputacionales y, por otro lado, los efectos de red merced a la mejora del servicio conforme más usuarios lo utilizan⁵⁴.
- Y la tercera es que, como consecuencia del enorme volumen de información de extraordinario valor y precisión acerca de la conducta de los oferentes y demandantes del servicio, Uber tiene la posibilidad de utilizarla de una manera

⁵³ CNMC, LA/01/2015: TAXIS MÁLAGA, 23 de julio de 2015.

⁵⁴ COMISIÓN EUROPEA, «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Las plataformas en línea y el mercado único digital. Retos y oportunidades para Europa», 25 de mayo de 2016, p. 3.

socialmente más deseable y más eficiente que una autoridad administrativa al uso.

En quinto lugar, respecto a la limitación estricta del número máximo de autorizaciones y la exigencia de licencias, la CNMC, en su reciente informe de 19 de enero de 2019, establece que: «diferentes organismos internacionales han criticado, no obstante, esta clase de regulación». La OCDE, a su vez, ha indicado que «las restricciones sobre la entrada al sector del taxi constituyen una restricción injustificada sobre la competencia. La captura regulatoria frecuentemente significa que esta clase de restricciones llevan a grandes transferencias de bienestar de los consumidores a los operadores, a distorsiones económicas y pérdidas de bienestar»⁵⁵. Además, ha descartado que ninguna de las justificaciones tradicionales para esta clase de regulación, a saber, evitar el exceso de oferta, evitar la congestión y la contaminación, asegurar un mínimo de calidad en el servicio del taxi, mantener el bienestar de los conductores del taxi, sean eficaces para estos objetivos⁵⁶.

El principal problema de esta forma de regulación es que, para el sector público, es complejo poder determinar cuál es la asignación óptima de la oferta del mercado, habida cuenta de las dificultades de medir correctamente las necesidades de la demanda de esta clase de servicios.

De hecho, un análisis somero de la evolución de la oferta de taxis y VTC en España pone en duda que la asignación pública de licencias y autorizaciones responda realmente a las necesidades de los consumidores. Un vistazo a los datos más relevantes de los últimos años arroja luz nítida acerca de la innecesaridad de las medidas de este punto puesto que no se produce, ni siquiera una aproximación mínima, al encaje óptimo que debería existir en un mercado liberalizado entre oferta y demanda.

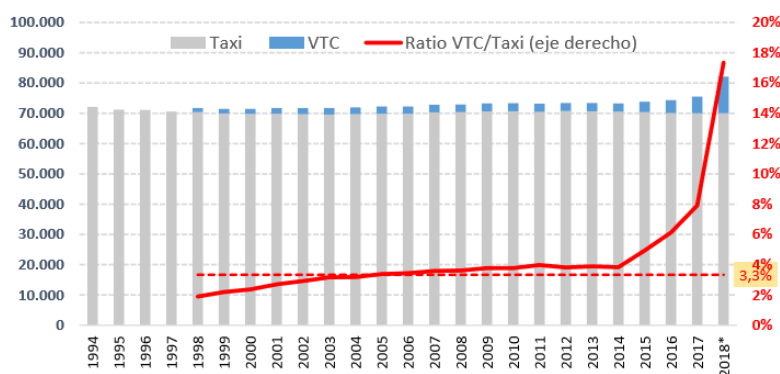
Por un lado, las licencias de taxi llevan estancadas en España, desde hace 25 años, en torno a las 70.000. Actualmente, a finales de 2018, las autorizaciones de VTC rondaban las 12.000. Sin embargo, por otro lado, mientras el número de licencias de taxi ha decrecido en el período 1994-2018 en el conjunto de España, de 72.072 a 69.792, la población en España ha aumentado un 18%, de 39,6 millones a 46,7 millones. Además,

⁵⁵ OCDE, «Taxi Services: competition and regulation», 2007, p. 7.

⁵⁶ OCDE, «Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services. Background Note by the Secretariat», 2018, págs. 11-13.

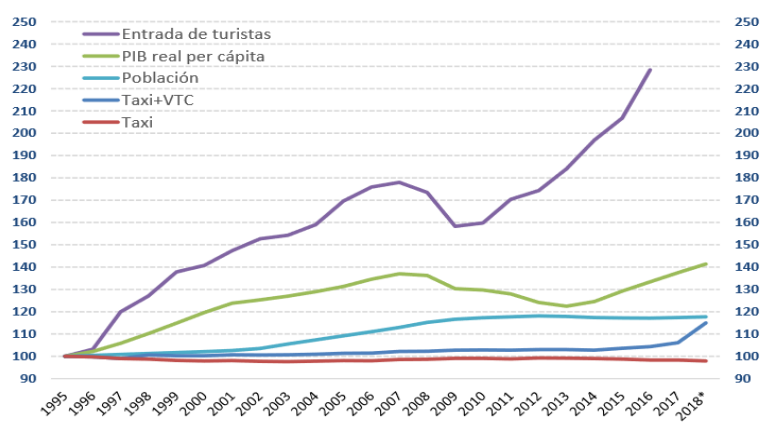
la renta per cápita ha crecido un 40%, de 17.890 a 25.291 euros y la entrada anual de turistas extranjeros lo ha hecho un 230%, de 33 millones a más de 75 millones.

Los siguientes gráficos muestran la última información expuesta de una manera mucho más visual y perceptible.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE y el Ministerio de Fomento²⁰ (los datos de cada año de taxi son de 31 de julio y los de VTC de 1 de enero, excepto para 2018, donde en taxi se toma el mismo dato de 2017 y en VTC se toman las licencias a 10 de octubre de 2018). Los datos de taxi toman el total de licencias (con y sin taxímetro) y los de VTC el total de autorizaciones nacionales y autonómicas.

Gráfico.-4: Evolución de licencias de taxi y de autorizaciones VTC. **Fuente:** CNMC en colaboración con el Instituto Nacional de Estadística y el Ministerio de Fomento.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE, el Ministerio de Fomento, el FMI y el Banco Mundial.

Gráfico.-5: Autorizaciones de taxi y VTC comparadas con otras variables. **Fuente:** CNMC en colaboración con el Instituto Nacional de Estadística, el Ministerio de Fomento, el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial.

Finalmente, en sexto lugar, cabe hacer un pequeño apunte sobre el tema tan en boga actualmente del fraude fiscal. Plataformas como Uber, en las que todo el proceso se encuentra básicamente digitalizado, dificultan enormemente el afloramiento de la

denominada economía sumergida. Es más, fomentan un mayor nivel de control fiscal pues permiten, en todo momento, tener un registro tanto de las transacciones como de las personas implicadas en la prestación del servicio.

Además, mientras que más del 95% de los taxistas en España se acogen al régimen fiscal de estimación objetiva, la llamada tributación por módulos, a los vehículos VTC como Uber se les requiere hacerlo por estimación directa⁵⁷, es decir, su carga tributaria se calcula sobre el beneficio anual real derivado de la prestación de servicios de transporte.

Esta última diferencia hace que, en España, un propietario de licencia de taxi sin conductores asalariados pague al menos 9 veces menos impuestos que un conductor de VTC que realiza un volumen similar de kilómetros anuales. Aunque tanto el taxi como los VTO tienen el mismo epígrafe fiscal en el Impuesto sobre Actividades Económicas, el 721.2, y la misma naturaleza de servicio de interés general, tienen un sistema de tributación extremadamente desigual que deviene, visto todo lo analizado anteriormente, nuevamente injustificado⁵⁸.

V. POSIBLES SOLUCIONES AL CONFLICTO. CÓMO SE HA RESUELTO EL MISMO PROBLEMA JURÍDICO EN OTROS PAÍSES DE NUESTRO ENTORNO Y SIMILARES EN ESPAÑA

Antes de entrar a reflexionar acerca del futuro del transporte colaborativo, encuentro interesante aportar una visión nacional e internacional acerca de cómo se han resuelto problemas similares o idénticos en los distintos sistemas jurídicos. Es posible que, alguno de los argumentos que subyacen en los razonamientos puedan ser perfectamente extrapolables en pos de encontrar una solución jurídica al problema del que trae causa el presente Trabajo de Fin de Grado.

Desde el ámbito nacional, cabe destacar que nuestro TS ya ha tenido oportunidad de manifestarse, y siempre con conclusión desestimatoria, acerca de pretensiones de personas o entidades que venían desarrollando su actividad empresarial en un entorno o

⁵⁷ Dirección General de Tributos, 29-06-2016, V3021/2016

⁵⁸ «Pago de impuestos en el taxi y en la VTC». Información disponible en: <http://www.enelfuturocabemostodos.es/packages/ttt/publica/pdf/pago-impuestos-taxi-y-vtc.pdf>. Fecha de consulta 26 de enero de 2019.

mercado sujeto a un estricto sistema de licencias o lista cerrada por los perjuicios sobrevenidos de una hipotética liberalización de este.

Como ejemplos, podemos nombrar la liberalización de los servicios funerarios, a través del Real Decreto-Ley 7/1996, de la que hablan, entre otras, la STS de 3 de abril de 2002, recurso número 423/1998 y el caso de los costes de transición a la competencia en el sector eléctrico, de la que hablan, entre otras, la STS de 11 de junio de 2001, número de recurso 117/2000.

Por lo que respecta al primero de ellos, el TS estableció una serie de argumentos que considero interesantes de hacer mención.

En primer lugar, estableció que «la nueva regulación legal carecía de contenido expropiatorio por constituir una norma general que aunque repercutía de forma desigual respecto de quienes prestaban los servicios funerarios a la sociedad, no suponía una privación de derechos o intereses patrimoniales legítimos» para continuar, posteriormente, aclarando que «el legislador no había privado a quienes los prestaban de su derecho a continuar haciéndolo, si bien ajustándose a un régimen de libre competencia, con lo que sólo había limitado el modo de hacerlo por considerar la concurrencia en su prestación, previa autorización municipal reglada, más útil o conveniente para la economía».

En segundo lugar, estableció que «la liberalización era previsible dado lo sucedido en otras actividades económicas» y «que los Ayuntamientos establecieron en las correspondientes ordenanzas requisitos objetivos que moderaron las consecuencias del cambio sin grave quebranto para las empresas que con exclusividad atendían anteriormente el servicio».

De esta manera se defendió de los argumentos que esgrimieron los operadores tradicionales del servicio acerca de la vulneración del principio de buena fe y confianza legítima en la medida que «frustraban cuantiosas inversiones para realizar adecuadamente el servicio partiendo de la circunstancia de poderse hacer en régimen de monopolio».

Por lo que respecta al sector eléctrico, el TS estableció que «los eventuales costes “varados” de las empresas eléctricas [...] que derivaban del tránsito de una situación de

monopolio geográficamente limitado y retribuido con tarifas que garantizaban a aquellas una determinada tasa de rentabilidad, a otra situación de competencia no eran sino consecuencia de un cambio legal en el modelo regulatorio que, de suyo, no generaba en los afectados el derecho a recibir una compensación obligatoria por parte del Estado cuando la nueva situación permitía a aquellas empresas [...] proseguir su actividad, si bien en condiciones de mercado distintas a las que venían acostumbradas».

Haciendo especial uso de la previsibilidad que suponía haber entrado once años antes en las Comunidades Europeas y la irrupción de los cambios tecnológicos habidos, se defendió, en este caso, de prácticamente los mismos contrargumentos que se han explicitado para el caso de las funerarias.

Desde el ámbito internacional, si miramos a nuestro alrededor, podemos establecer apuntes de derecho comparado sobre cómo han resuelto distintos países de nuestro entorno más cercano y lejano situaciones similares a la que se presenta a lo largo del presente trabajo. En concreto, en este apartado vamos a hacer mención de los ejemplos de Irlanda y Australia⁵⁹.

El Gobierno irlandés eliminó la limitación cuantitativa⁶⁰ que tenían impuesta los denominados *hackneys*⁶¹, lo que determinó que el número de licencias de taxis se triplicara en tan sólo tres años, lo que a su vez provocó que el precio de las licencias en el mercado secundario, que había llegado a las 80.000 libras, se redujera prácticamente a cero, pues al igual que en el caso español, intrínsecamente carecen de valor. Los operadores tradicionales del sector impugnaron dicha eliminación alegando, entre otros argumentos, que establecerla sin una compensación por la pérdida de valor de sus licencias suponía un injusto ataque contra sus derechos de propiedad constitucionalmente garantizados.

⁵⁹ Por razones sistemáticas, la referencia a las soluciones ofrecidas por Italia y Francia se realizan en el epígrafe siguiente. Ello es así pues considero que no han terminado de zanjar el debate como sí lo han hecho a través de la vía judicial los primeros.

⁶⁰ Taxi drivers lose High Court challenge against liberalisation of licensing regulations <https://www.irishlegal.com/article/taxi-drivers-lose-high-court-challenge-against-liberalisation-of-licensing-regulations>. Fecha de consulta 20 de octubre de 2018.

⁶¹ En Reino Unido, la nomenclatura *hackney* sería la equivalencia más parecida en España a los VTC.

El Tribunal Supremo irlandés⁶² desestimó sus recursos aduciendo diversas razones. Entre ellas, en primer lugar, que «los derechos de propiedad resultantes de las licencias establecidas por el ordenamiento jurídico están sujetas a las condiciones fijadas por el mismo y a la condición implícita de que este puede modificar tales condiciones». En segundo lugar, que «los cambios legales pueden incrementar el valor de esos derechos de propiedad como también pueden reducirlos». Finalmente, en tercer lugar, que «los recurrentes debían haber sido conscientes del riesgo inherente a la licencia de que los cambios legislativos afectaran a su valor. Si se cosechan beneficios derivados de dichos cambios, también se han de cosechar las pérdidas».

En definitiva, se produjo una liberalización del sector sin ningún tipo de contraprestación económica por parte del Estado hacia los que, hasta el momento, eran los operadores tradicionales que venían ofertando el servicio en régimen de monopolio.

Cabe destacar que, tanto para el caso similar español como para el idéntico irlandés, los argumentos esgrimidos por los Tribunales de Justicia son bastante homogéneos. Por un lado, transmitir que el Estado no ha privado, en absoluto, a los operadores tradicionales de sus licencias, de las cuales pueden seguir haciendo perfecto uso. Por otro lado, que el cambio legal en el modelo regulatorio, de suyo, no generaba en los afectados el derecho a recibir una compensación obligatoria por parte del Estado cuando la nueva situación permitía a aquellas empresas proseguir su actividad, si bien en condiciones de mercado distintas a las que venían acostumbradas.

En contraposición al caso irlandés, y además fuera de la Unión Europea, cabe hacer alusión al caso australiano⁶³. Dicho país decidió en octubre de 2015 introducir una reforma legislativa por la que se legalizaba las aplicaciones de transporte colaborativo, se simplificaba el marco regulatorio y se ofrecía una razonable compensación a los tenedores de licencias de taxi por eliminarles su estatus privilegiado en el mercado y ponerlos a competir directamente contra aplicaciones como Uber bajo el mismo marco legal. Sin embargo, se siguieron manteniendo ciertas divergencias entre los taxistas y los conductores de este tipo de plataformas, siendo la más destacable aquella que no

⁶² Sentencia del Juez de la High Court Roderick Murphy de 13 de octubre de 2000, en el caso *Humphrey v. Minister for Environment and Local Government*

⁶³ CHASSIN, Y. y MSAID, Y. «Uber and taxis: Australia opens the door to reforms», *Ideas for a more prosperous society*, febrero, 2016, págs. 1 y 2.

permitía a los conductores de los equivalentes aquí a los VTC contratar en la misma calle.

Como decíamos anteriormente, lo más interesante de destacar en este punto, como contraposición a lo expuesto hasta el momento, es que ofrecía a los taxistas una compensación de carácter económico. Los propietarios de dichas licencias de taxi previas a la liberalización del sector recibirían una compensación por sus pérdidas financieras derivadas del cambio legislativo. Ello es así porque el propio gobierno australiano asumió su parte de responsabilidad en la difícil situación en la que dejaba a los operadores tradicionales, que gozaban de una posición monopolista, por ejercer esa actividad liberalizadora.

Los detalles de dicha compensación son aún hoy en día inciertos, pero su estimación es, en media, entre el 6% del valor de las licencias para aquellas más viejas y el 47% para aquellas compradas un año antes de la decisión. Dichas compensaciones se financiarían en su integridad por un impuesto temporal de 1 dólar australiano por trayecto, aplicable tanto para taxistas como para plataformas como Uber.

Esta parece una vía de resolución del conflicto más factible y armoniosa de cara a acercar posturas entre aquellos que abogan por una liberalización de la actividad y aquellos que ven sus supuestos derechos de propiedad vulnerados por la decisión, sobre todo en términos patrimoniales, por la cuantiosa inversión desembolsada y la “promesa” incumplida de la Administración

VI. FUTURO DEL TRANSPORTE COLABORATIVO

A lo largo del presente trabajo, si hay una nota que caracteriza esta situación objeto de estudio es la falta de una clara y bien delimitada tipicidad. En este sentido, en pos de garantizar uno de los principios capitales de todo sistema de leyes democrático, la seguridad jurídica, sería plenamente recomendable a corto, medio y largo plazo buscar un encaje o solución jurídica completa a los contratos de transporte terrestre de pasajeros en el nuevo marco de la economía colaborativa.

Como hemos visto, el transporte colaborativo es un fenómeno de plena actualidad y con una reciente historia. Por ello, el impacto que ha generado ha sido tal que en nuestro

país y en el conjunto de la Unión Europea, un considerable número de organismos públicos se han pronunciado, de un modo u otro, sobre el presente tema. De todos ellos, para esta parte, ha sido la CNMC el que, de un modo más firme y fundamentado, se ha posicionado en relación con la regulación del fenómeno.

El presente trabajo, sin ánimo exhaustivo, pretende dar una serie de pautas que deberían tenerse en cuenta a la hora de intentar dar una respuesta jurídica y económica equilibrada a varias de las más importantes cuestiones que se suscitan por la economía colaborativa en el sector del transporte discrecional de viajeros, que ha sido tradicionalmente ofrecido en régimen de monopolio por el taxi.

Es necesaria una regulación específica de la economía colaborativa. La actual laguna trae como consecuencia lógica una situación de inseguridad jurídica de la que devienen conflictos, litigios y resoluciones contradictorias y desiguales en el plano jurídico y económico; así como la desincentivación del desarrollo de innovaciones que socialmente pueden ser beneficiosas, al hacerlas más inciertas para sus creadores.

Es posible que una regulación ex novo acorde a la economía colaborativa sea netamente beneficiosa para el conjunto de los ciudadanos, pero perjudicial para un sector de ellos. Ello nos plantea la cuestión de si éstos se merecen o, incluso, tienen derecho a que los perjuicios sufridos se vean, de alguna manera, neutralizados: limitación transitoria del alcance de la nueva regulación o compensación de los perjuicios sufridos.

Mientras el legislador español no establezca una regulación específica conforme a los principios constitucionales expuestos a lo largo del presente trabajo, no queda más remedio que aplicar las normas jurídicas preexistentes. Ello plantea problemas de interpretación y de validez cuyas consecuencias pueden ser tremendamente negativas para el conjunto de la sociedad.

Cabe reflexionar largo y tendido sobre el tema pues se presenta ante nosotros, hoy en día, una doble posibilidad: o avanzar hacia una economía de mercado más libre e innovadora o mantener un sistema de corte proteccionista amparado por barreras legislativas que, de manera artificial y en ciertos momentos injustificadas, frenan notablemente el avance económico y restringen las libertades y derechos constitucionales más básicos de cualquier Estado de Derecho moderno.

El único país que se ha atrevido en nuestro entorno europeo a afrontar la regulación de la economía colaborativa, aunque no haya concluido en una norma como tal por el momento, ha sido Italia⁶⁴. Siguiendo a JARNE MUÑOZ⁶⁵, con el Proyecto de Ley *Disciplina delle piattaforme digitali per la condivisione di beni e servizi e disposizioni per la promozione dell'economia della condivisione* nos encontramos ante un texto realmente ambicioso que pretende servir de guía para actividades tan diferentes como el propio transporte colaborativo, el alojamiento colaborativo o el *crowdfunding*, por citar aquellas más importantes.

Por ser, precisamente, un texto tan ambicioso, esta circunstancia ha de verse reflejada de algún modo en el propio enfoque de la normativa. Se trata de un texto que contiene escasamente doce artículos, con previsiones generales que en ningún momento pretenden circunscribirse en previsiones sectoriales determinadas y detalladas que entren bajo la denominación de economía colaborativa. De este modo, podemos plantear la duda de hasta qué punto es realmente útil.

Aún así, en esta norma, ya se han hecho aproximaciones cuantitativas reseñables sobre todo en el ámbito de la fiscalidad⁶⁶, uno de los más importantes en esta batalla de la regulación de la economía colaborativa. En este sentido, se establece que, hasta la cifra de 10.000 euros, esos ingresos obtenidos por cualquier actividad de economía colaborativa sean sometidos a un tipo privilegiado del 10%; el resto, serán sometidos a los tipos de gravamen oportunos en cada momento y actividad. En este punto en concreto, Francia ha tomado también medidas como la tramitación de un Proyecto de Ley para la libertad de elección del futuro profesional que obliga a hacerse autónomos a los agentes de la economía colaborativa que ganen más de 23.000 euros por alquilar una vivienda o 7.720 euros por alquilar su coche⁶⁷.

⁶⁴ JARNE MUÑOZ, P., «Italia se lanza a regular la economía colaborativa: a propósito del Proyecto de Ley *Disciplina delle piattaforme digitali per la condivisione di beni e servizi e disposizioni per la promozione dell'economia della condivisione*», *Democracia Digital e Governo Eletrônico*, Florianópolis, n° 14, 2016, págs. 83-95.

⁶⁵ *Ibíd.*

⁶⁶ Artículo 5 del Proyecto de Ley *Disciplina delle piattaforme digitali per la condivisione di beni e servizi e disposizioni per la promozione dell'economia della condivisione*.

⁶⁷ «Francia obliga a hacerse autónomos a ciertos agentes de la economía colaborativa». Más información disponible en: https://www.tendencias21.net/Francia-obliga-a-hacerse-autonomos-a-los-agentes-de-la-economia-colaborativa_a43508.html. Fecha de consulta 30 de enero de 2019.

Habrá que esperar, por tanto, a ver qué sucede con la tramitación de la norma y, en el caso de ser aprobada, ver la reacción de los operadores tradicionales y de las plataformas colaborativas.

Independientemente del resultado, considero que iniciativas como la presente son estrictamente necesarias pues ponen sobre la mesa el tema y fuerzan a las partes a llegar a acuerdos ante una realidad que, por muchas trabas artificiales que se pongan y por mucho que queramos ignorarla, est  ahí presente y no tiene visos de retroceder sino todo lo contrario.

Actual y desgraciadamente, parece que tanto el poder ejecutivo como el legislativo español no est n por la labor de afrontar el debate⁶⁸. Simplemente pretenden, en opinión personal, huir hacia adelante y descargar la responsabilidad en CC.AA. y Ayuntamientos, lo que denota una altura de miras política muy deficiente cuando realmente estamos ante un asunto nacional de primer nivel que habla del modelo económico que queremos tener a futuro como país.

Una postura muy distinta a la del legislador mantienen en esta materia la CNMC, ADIGITAL y Sharing España. La CNMC, en concreto, tras analizar este asunto en unos minuciosos informes⁶⁹, efectúa una serie de recomendaciones al legislador. Entre ellas destaca, especialmente, en lo que respecta al sector del transporte en taxi y VTC, la de conceder mayor libertad de acceso al mercado, mayores libertades en el ejercicio de la actividad, eliminación de las tarifas reguladas en el sector del taxi, así como llevar a cabo una limitación de la intervención de las asociaciones y organizaciones representativas del sector con carácter previo a la adopción de decisiones administrativas. En su opinión, los nuevos modelos de negocio de la economía colaborativa tienen un enorme potencial, pero han de hacer frente en nuestro país a restricciones innecesarias o desproporcionadas, que impiden que los consumidores puedan beneficiarse plenamente de sus ventajas. De ahí que, a su juicio, sea prioritario

⁶⁸A raíz de la promulgación del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, es interesante leer «El Gobierno aprueba el decreto anti-Uber». Más información disponible en: <https://www.libremercado.com/2018-09-28/el-gobierno-aprueba-el-decreto-anti-uber-las-ccaa-podran-prohibir-las-vtc-dentro-de-cuatro-anos-1276625668/>. Fecha de consulta 10 de noviembre de 2018.

⁶⁹Informe de 17 de enero de 2018 sobre barreras al ejercicio de la actividad de alquiler de vehículo con conductor debido a restricciones impuestas en ciertas localidades (UM/145/17) e informe económico sobre el Decreto 314/2016, relativo a la actividad de mediación en los servicios de taxi en Cataluña (UM/010/17)

abordar adecuadamente el marco normativo de estos nuevos modelos, para lo cual el legislador debería tener muy en cuenta los principios de regulación económica eficiente.

ADIGITAL y Sharing España, por su parte, se manifiestan claramente a favor de liberalizar el mercado del transporte. En concreto, han planteado en la misma dirección que la CNMC cuatro cuestiones principales para el regulador: el respeto de los principios de regulación eficiente, la búsqueda de la opción regulatoria que más incida en el bienestar de los consumidores, el establecimiento de medidas de autorregulación que puedan aprovechar al máximo la capacidad de autogestión de las plataformas digitales y los mecanismos de reputación y confianza con los que cuentan y, por último, la necesidad de regular esta materia de forma eficiente⁷⁰.

En el ámbito doctrinal más reciente⁷¹, cada vez cobra mayor fuerza la tendencia que pone el acento en los cambios sociales y tecnológicos que han alterado sustancialmente las bases sobre las que tradicionalmente ha venido asentándose la regulación del transporte terrestre de personas, con el resultado de que muchas de las limitaciones o restricciones de las libertades empresariales y profesionales impuestas en esta materia merecen hoy considerarse desproporcionadas e incluso inconstitucionales.

En esta dirección, se propone la elaboración de un marco normativo para las nuevas plataformas colaborativas que diferencie nítidamente entre los modelos de negocio propios o estrictos, en los que los servicios no se prestan de forma profesional y no cabe hablar de finalidad de lucro (caso, por ejemplo, de Blablacar que es un modelo de negocio C2C) y los impropios o amplios, en los que los servicios se prestan profesionalmente y con un evidente ánimo lucrativo (como, por ejemplo, Uber, que responde a los modelos B2C).

En el sector del transporte urbano de pasajeros, la elaboración del nuevo marco normativo al que nos referimos exigiría dotar de una adecuada regulación legal a los organizadores de viajes, con una clara delimitación de sus obligaciones y responsabilidades. Con tal fin podrían servir de modelo al legislador español las regulaciones de las compañías de transporte de pasajeros en red *-Transportation*

⁷⁰ RODRÍGUEZ, S., «El futuro próximo de las autorizaciones VTC en España», 20 de noviembre de 2017, págs. 1 y ss.

⁷¹ Entre otros muchos, CONTRERAS DELGADO DE COS, J.M., SILOS RIBAS, M., SOBRINO RUÍZ, M., «La economía colaborativa en los sectores regulados (III). Transporte de viajeros», *cit.*, p. 310.

Network Companies- vigentes en casi la totalidad de las legislaciones de los Estados que conforman los Estados Unidos de América⁷².

Si el legislador español se decide a actuar en la dirección apuntada, es claro que su intervención recibirá la valoración positiva de la Comisión Europea. No en vano, en su Comunicación de 2016 sobre una Agenda Europea para la Economía Colaborativa, esta instancia europea recomienda expresamente a los Estados Miembros de la Unión que aprovechen la oportunidad de elaborar el marco normativo de los nuevos modelos de negocios de la economía colaborativa «para revisar, simplificar y modernizar los requisitos de acceso al mercado generalmente aplicables a los operadores de mercado», con la finalidad principal de «liberar a los operadores de cargas reglamentarias innecesarias, independientemente del modelo de negocio adoptado y evitar la fragmentación del mercado único»⁷³.

La postura de la Comisión Europea favorable a la economía colaborativa y a una cierta liberalización del sector del transporte urbano de pasajeros se explica, entre otras razones, por ser esta instancia mucho menos sensible que los poderes públicos nacionales a las presiones ejercidas por los profesionales ya establecidos en el sector.

El nuevo marco normativo del sector del transporte deberá buscar el equilibrio entre tradición y modernidad o, para ser más exactos, entre los intereses de los operadores económicos ya establecidos y los de las nuevas empresas de la economía colaborativa, que han irrumpido con fuerza en estos mercados. En este equilibrio residirá muy probablemente su principal virtud. Para ello, entiendo como requisito indispensable el debate y la altura de miras tanto política como intelectual.

Como bien indica la Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de 10 de noviembre de 2004, en el caso *Taskin y otros c. Turquía* 46117/99, FD 119, «cuando el Estado aborda cuestiones complejas de política [...] económica, el proceso decisorio debe [...] comportar la realización de investigaciones y estudios apropiados, a fin de

⁷² En esta dirección *vid.*, VELASCO SAN PEDRO, L., «El transporte colaborativo 'hic et nunc'», Universidad de Valladolid, *Revista de Estudios Europeos* 2017, n.º 70, 2017, págs. 414 y 415, a quien sigue CHAMORRO DOMÍNGUEZ, M.C., «Las nuevas modalidades de prestación de servicios de transporte urbano desde la óptica del derecho de la competencia», *Diario LA LEY mercantil*, n.º 38 de julio 2017, p. 5.

⁷³ COMISIÓN EUROPEA, «Comunicación de la comisión al parlamento europeo, al consejo, al comité económico y social europeo y al comité de las regiones: una agenda europea para la economía colaborativa», 2 de junio de 2016.

prevenir y evaluar previamente los efectos de las actividades que pueden atentar contra [...] los derechos de los ciudadanos, posibilitando de esa manera el logro de un justo equilibrio entre los diversos intereses concurrentes»⁷⁴.

La respuesta a si habrá en España más trabas regulatorias que comprometan la competencia efectiva en el ámbito de la llamada economía colaborativa es, en opinión de esta parte, lamentablemente afirmativa, pues así viene siendo en los últimos años y la más reciente actualidad. Y esto lo demuestra el Real Decreto-Ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, en el que se perpetúan restricciones competitivas que la CNMC había solicitado al TS que anulara, como la relativa a sólo conceder 1 licencia para VTC frente a 30 para taxis, contenidas en el Real Decreto 1057/2015 relativo a VTC. Esta última norma por ser de rango inferior a una Ley, permitió a la CNMC impugnarla ante las trabas que contenía, pero cuando estaba a punto de dictarse sentencia del TS y todo parecía apuntar a que daría la razón a la CNMC, el Gobierno se adelantó y su movimiento consistió en dictar una norma con rango de Ley, un Real Decreto Ley, recuerdo que sólo previsto para casos de grave y urgente necesidad, cuya utilización manifiesta un evidente abuso por su parte. Este Real Decreto Ley 3/2018, entró en vigor justo el 22 de abril y elevó a rango de Ley aquellas trabas que se encontraban en el Real Decreto 1057/2015. Este proceder del Gobierno también evidencia, por un lado, el poco respeto que le merecía el funcionamiento de otras instituciones⁷⁵, como la CNMC y el TS y, por otro lado, la captura del regulador en tanto que estaba claro el deseo de proteger a toda costa el sector del taxi. Mas, la sorpresa acaeció recientemente el 4 de junio, cuando se hace pública la STS 1913/2018 que avalaba la mayor parte de las restricciones impugnadas por la CNMC al amparo de su legitimación activa establecida en el artículo 5.4 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC.

Por último, el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor nos parece indicar que la postura política, lejos de someterse a un debate crítico y argumentado que reúna a todas las partes

⁷⁴ DOMÉNECH PASCUAL, G., «La regulación de la economía colaborativa», *cit.*, p. 71.

⁷⁵ ESTUPIÑÁN CÁCERES, R., «Reflexiones sobre la defensa de la competencia y las plataformas de economía colaborativa», *Diario LA LEY mercantil*, nº 48, junio de 2018, p.5.

implicadas para que puedan exponer sus versiones, gira en torno a perpetuar restricciones a la competencia injustificadas y parece abocarnos a seguir haciendo huidas hacia adelante, rehuendo realmente el problema de fondo que no es otro que qué modelo económico queremos en España.

Como consecuencia de todo ello, y viendo que el panorama no parece muy alentador, a comienzos de este año 2019, estamos viendo noticias acerca de una posible salida de Uber del mercado español y de una ya efectiva salida del Área Metropolitana de Barcelona⁷⁶. Sin lugar a dudas, para esta parte, una noticia tremendamente negativa en términos de competencia e innovación y que espero, sinceramente, se revierta por encontrar en algún momento cercano una solución adecuada a la complejidad del conflicto.

VII. VALORACIÓN PERSONAL ACERCA DEL CONFLICTO

Antes de proceder a realizar las conclusiones del presente Trabajo de Fin de Grado, me gustaría aportar mi visión personal conjunta acerca de la resolución del conflicto que tenemos patente y entre manos en este momento.

A lo largo de las últimas páginas hemos podido comprobar que el mercado del taxi en España se encuentra fuertemente regulado en precios y cantidades mediante el establecimiento, por parte de los poderes públicos, del número de operadores de mercado que trae como consecuencia que la libre competencia se distorsione a unos niveles tales que, prácticamente, podamos decir que no existe. Esto último, desde mi humilde punto de vista, contraviene los principios más elementales de un Estado que se hace llamar de economía de mercado y lo convierte en un Estado de economía con mercado.

El valor que llegan a alcanzar las licencias de taxi, que en sí mismas deberían de carecer de valor intrínseco en una economía real de mercado, es el ejemplo más fehaciente de

⁷⁶ «Cabify advierte que el decreto catalán les "expulsará" de Barcelona y Uber confirma su salida si se aprueba la norma». Más información disponible en: https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/01/23/companias/1548251885_661408.html. Fecha de consulta 30 de enero de 2019. También, «Uber y Cabify no operan en Barcelona desde este viernes y otras VTC prevén presentar ERE». Más información disponible en: <https://www.europapress.es/economia/noticia-uber-cabify-no-operan-barcelona-viernes-otras-vtc-preven-presentar-ere-20190201083154.html>. Fecha de consulta 1 de febrero de 2019.

las rentas regulatorias de monopolio que se generan como consecuencia de esta creación artificial de barreras a la entrada, lo que, por otra parte, repercute negativamente en aspectos tan vitales para el desarrollo de un país como la innovación y el bienestar -pues transfiere las rentas de la sociedad hacia un colectivo determinado, a saber, el de los operadores tradicionales-.

La actividad de intermediación en la contratación y comercialización ha estado muy presente en los servicios de taxi que se prestan en nuestro país desde hace décadas. Sin embargo, en los últimos años, esta actividad ha experimentado una transformación radical a raíz de la aparición de nuevos dispositivos electrónicos que ha cambiado de forma sustancial y para siempre, esto último muy importante, la manera en la que se va a desarrollar esta actividad a futuro.

Tenemos, por tanto, ante nosotros una oportunidad de apostar por el progreso y la innovación. Un progreso y una innovación que ya se nos demanda desde Europa, pues resulta beneficiosa tanto para potenciales conductores como para los consumidores en general, pero que tuvo un momento cumbre con la promulgación de la Sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de diciembre de 2017 sobre Uber donde se dijo que, realmente, esta empresa realizaba los servicios en el ámbito de transporte y no era un mero intermediario al amparo de los servicios que presta la nueva sociedad de la información. Donde muchos vieron un punto y final a las aspiraciones de Uber, yo opino personalmente que se abrió una ventana definitiva al debate acerca de cuál es y cómo debería ser realmente nuestro modelo de mercado en relación con la prestación de servicios de transporte por vía terrestre.

Así, los principios de regulación económica eficiente requieren, como así abogan nuestra CNMC e instituciones varias de la Unión Europea⁷⁷, que el establecimiento en la normativa de una restricción a la competencia se justifique en los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación anteriormente analizados. Analizando, como hemos hecho, todas sus vertientes, debemos concluir que esta protección artificial del sector del taxi en España no está justificada en un interés general que sobrepase al de la libre competencia. Dicho ello, la pregunta es sencilla ¿qué debemos hacer ahora?

⁷⁷ COMISIÓN EUROPEA, «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Las plataformas en línea y el mercado único digital. Retos y oportunidades para Europa», 25 de mayo de 2016, págs. 6 y ss.

Desde mi punto de vista, la solución legal pasaría por ampliar el número de licencias lo que, en términos equivalentes, supondría su eliminación en la medida en que ambas producen sustancialmente el mismo efecto de reducir la rentabilidad de las licencias de los operadores instalados en el sector y, en consecuencia, su valor en el mercado secundario. La única diferencia es que, esta alternativa, puede realizarse gradualmente hasta llegar a un punto de saturación donde un mayor incremento equivaldría directamente a su eliminación. Esta graduación favorecería una implementación más suave y armoniosa para la sociedad, lo que reduciría los evidentes costes sociales que devengaría esta medida, por ejemplo, y no sólo, en términos de protestas por aquellos que, claramente pero en minoría, salen más perjudicados.

Ahora bien, ¿esta medida debería dar un derecho de compensación a los operadores tradicionales del sector? Desde mi punto de vista, la respuesta ha de ser negativa. Esta aseveración la justifico en los siguientes argumentos.

De acuerdo con DOMENECH⁷⁸, la legislación actual española, que consagra un alto grado de maniobra para ampliar dicho número de licencias, no contempla el derecho de los taxistas a ser indemnizados. Nuestros Tribunales de Justicia, han declarado sobre el particular que los titulares de licencias no tienen un «derecho adquirido» a que se mantenga su número. Además, «no puede considerarse como un derecho integrado en patrimonio alguno, sino que su mantenimiento en la Ordenanza municipal es una mera expectativa sujeta precisamente a los avatares de la conveniencia y necesidad del servicio impropio que preside el régimen de licencia de taxi»⁷⁹. La pérdida de valor de las licencias actuales como consecuencia del incremento de la cantidad de estas «no es susceptible de compensación directa y autónoma, sino que es un coste inherente al riesgo de la actividad»⁸⁰.

En definitiva, ninguno de los argumentos esgrimidos por nuestra jurisprudencia y la doctrina más estudiosa del caso⁸¹ abogarían por indemnizar los daños causados por una hipotética medida liberalizadora de las licencias del sector del taxi.

⁷⁸ DOMENECH PASCUAL, G., «La regulación de la economía colaborativa», *cit.*, p. 97.

⁷⁹ STS de 29 de marzo de 1999, recurso nº 3716/1993.

⁸⁰ STSJ de Navarra de 11 de mayo de 2009, recurso nº 84/2009.

⁸¹ DOMENECH PASCUAL, G., «La regulación de la economía colaborativa», *cit.*, págs. 61-104.

En primer lugar, porque una medida de esa consideración no constituiría una privación singular de derechos, que equivaldría a una expropiación, sino una regulación de alcance general que afecta, por igual y en la misma magnitud, a todos los operadores actuales y potenciales del sector.

En segundo lugar, no es posible identificar a un posible beneficiario exclusivo de la medida más allá de la colectividad de consumidores que conforman la sociedad española y que están claramente protegidos por nuestra carta magna.

En tercer lugar, como ya se ha comentado con anterioridad, no existe un menoscabo del derecho esencial de propiedad que los operadores tradicionales del sector del taxi podrían ostentar sobre sus licencias pues, dicho derecho no comprende, de ningún modo, un derecho a que el número de las licencias y su rentabilidad se mantengan inalterables, sino que contiene el derecho a prestar los servicios de taxi, derecho que, por supuesto, seguiría existiendo.

En cuarto lugar, porque una hipotética liberalización del sector no supondría la conculcación del principio de confianza legítima por suponer un cambio normativo imprevisible que frustra las inversiones realizadas por taxistas e impuestas, o cuando menos inducidas, por una Administración Pública. Este punto lo considero especialmente importante pues se erige, desde mi punto de vista, como el principal argumento de los operadores tradicionales del sector para tener derecho a una indemnización como consecuencia de esta medida liberalizadora.

Sin embargo, recientemente nuestro TS se ha vuelto a pronunciar sobre este parecer. En su sentencia de la Sala 3ª de 13 junio de 2018, la Sala afirma que «el principio de confianza legítima exige un deber de comportamiento de la Administración, consistente en observar en el futuro la conducta que sus actos anteriores hacen prever». Como concluye correctamente el Tribunal, un «cambio de criterio», per se, no reúne los requisitos expuestos para entender vulnerado el principio de confianza legítima dado que «no consta ningún pronunciamiento, resolución o acto expreso que ponga de manifiesto que la Administración entendió siempre que las operaciones descritas no estaban sujetas al tributo (en nuestro caso sería a mantener invariable el número de licencias y mantener su rentabilidad)».

Por tanto, de la más reciente jurisprudencia española, podemos extraer las siguientes conclusiones en relación con el principio de confianza legítima:

- El principio no ampara creencias subjetivas de los administrados.
- El principio no descansa en la mera expectativa de invariabilidad de las circunstancias fácticas ni jurídicas.
- Es necesario que el comportamiento esperado de la Administración derive de actos o signos lo suficientemente concluyentes como para generar una convicción razonable en el ciudadano de que existe una voluntad inequívoca de la Administración de actuar de una determinada manera.

Además, siguiendo a LEÓN CAVERO⁸², estas conclusiones son compartidas y ampliadas por instancias judiciales europeas como el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. La jurisprudencia de este órgano establece: «como requisitos objetivos, que la institución comunitaria actúe en ejercicio de potestades regladas estrictas, no discrecionales y que haya conferido al administrado garantías concretas –en un acto individual expreso, una práctica administrativa inveterada o circulares publicadas que, en todo caso, deben ser conformes a derecho» y «como requisitos subjetivos (para poder aplicar el principio de confianza legítima) que el operador económico que invoque el principio, aun siendo prudente, no esté en condiciones de prever la adopción de una medida comunitaria perjudicial para sus intereses –pues cuando sea previsible o posible no puede aplicarse – y que el interés público subyacente en el cambio de criterio administrativo sea menos merecedor de protección que el interés privado que deriva de la expectativa de mantenimiento de la practica administrativa anterior».

Por un lado, la liberalización del sector era previsible desde hace mucho tiempo, pues de ella se venía hablando en círculos académicos, en el sector y en los medios de comunicación. De otro lado, porque las inversiones satisfechas por los operadores tradicionales, básicamente por las adquisiciones en mercado secundario, que la hipotética liberalización causaría, no fueron, de ningún modo, impuestas ni siquiera inducidas por la Administración pública como sí que ha ocurrido en otros ámbitos como

⁸² LEÓN CAVERO, R. A., «Principio de Confianza Legítima. Sus orígenes y recepción por la Jurisprudencia comunitaria y española», Tribuna, *Revista de Jurisprudencia*, 1 de septiembre de 2011.

la inversión en energías renovables⁸³. Además, sería arduo defender, desde mi punto de vista, que no exista un interés superior de los consumidores frente al de los operadores tradicionales del sector del taxi.

Y, finalmente, en quinto lugar, el precio alcanzado por las licencias en mercados secundarios o de reventa no es, en palabras de DOMÉNECH⁸⁴, «una actividad socialmente valiosa desplegada por sus titulares», sino más bien un «beneficio caído del cielo» (*windfall profit*)⁸⁵. Por ello, siguiendo a este autor, la privación de semejantes beneficios creados artificialmente es uno de los casos admitidos en la jurisprudencia del TEDH en los que puede no ser obligado indemnizar⁸⁶.

Se debe advertir nuevamente en este punto del trabajo que las licencias de taxi se adjudican en España mediante el cumplimiento de unos requisitos y el pago de una tasa no relativamente elevada⁸⁷ y que su precio en el mercado secundario no depende en absoluto de los designios, esfuerzos y recursos invertidos por sus titulares en el desarrollo de su actividad.

Todos los argumentos esgrimidos con anterioridad son los que me hacen concluir que la referida indemnización por una hipotética liberalización del sector no sólo devendría legalmente injustificada, sino que, además, supondría un peligroso aliciente para los intereses generales en términos de falta de libertad e innovación y desprecio palmario a la libre competencia y mecanismos de mercado. Cuanto más se restrinja la competencia y acceso al mercado, y además se resarza económica y posteriormente por ello, más distorsiones se generarán en términos de precio, bienestar e innovación respecto al óptimo social. Tenemos ante nosotros una oportunidad de poder adaptar nuestra economía a los principios rectores de mercado que promulga nuestra Constitución y los estándares europeos.

⁸³ «España pierde cuatro arbitrajes internacionales por el recorte a las primas en las renovables». Más información disponible en: <http://microsegur.com/es/2018/07/05/espana-pierde-4-arbitrajes-internacionales-por-el-recorte-en-las-primas-a-las-renovables/>. Fecha de consulta 15 de noviembre de 2018.

⁸⁴ DOMÉNECH PASCUAL, G., «La regulación de la economía colaborativa», cit., p. 99.

⁸⁵ Para más información sobre el concepto de «beneficio caído del cielo», *vid.*: <https://economictimes.indiatimes.com/definition/windfall-gains>. Fecha de consulta 21 de noviembre de 2018.

⁸⁶ SSTEDH de 23 de octubre de 1997 y 30 de junio de 2005.

⁸⁷ Valga como ejemplo el máximo de 600 euros a pagar en concepto de tasas establecido en la «Ordenanza municipal reguladora del servicio de auto-taxi en el municipio de Cariñena», publicado en el expediente 122/2018 y con fecha de iniciación 14 de mayo de 2018.

En definitiva, la única razón que podría aconsejar articular una suerte de disposición transitoria o compensatoria que mitigara los perjuicios causados sería la de evitar un riesgo de alteración del statu quo en la sociedad, solución a la australiana, o que nuestros Tribunales consideraran, desde mi punto de vista equivocadamente, que la liberalización hipotética del sector es contraria a derecho español y europeo, por ejemplo, por contravenir el principio de confianza legítima.

VIII. CONCLUSIONES

Los nuevos modelos de transporte terrestre discrecional de viajeros que nos ofrece la economía colaborativa, gracias al vertiginoso desarrollo de las nuevas formas de tecnología y comunicación del siglo XXI, han supuesto un cambio totalmente disruptivo en un sector que, tradicional y precisamente, ha gozado de un fuerte grado de intervención y control por parte de las Administraciones Públicas en España. Como ha sido analizado y es fácil de adivinar de antemano, pues chocan dos realidades distintas y sustitutivas sobre un mismo parecer, ello ha supuesto un fuerte enfrentamiento entre las dos formas de prestar un servicio que, económica y jurídicamente, es idéntico, pero venía prestándose casi en exclusiva en régimen de monopolio por un único operador: los taxis.

Aunque el fenómeno del transporte colaborativo de viajeros es muy amplio, pues engloba modalidades como el *car-sharing*, el *car-pooling* o el *ride-hailing*, a los efectos de este trabajo se ha escogido exclusivamente a uno de los nuevos jugadores, Uber, en mi opinión el más importante, pues ha sido el primero y por tanto el que ha generado más debate académico y social, para ejemplificar de primera mano el conflicto y, sobre todo, cuáles son las ideas que subyacen en el mismo y sobre las que debemos reflexionar largo y tendido si queremos ofrecer, como sociedad, una solución justa y eficiente. Estamos ante un conflicto que, por mucho debate político diferido y delegado a Comunidades Autónomas y Ayuntamientos y mucha traba administrativa que se quiera interponer artificialmente, no tiene visos de revertirse a futuro por lo que, aparte de un desafío, estamos ante una oportunidad de decidir qué tipo de modelo económico queremos tener en el futuro: si uno paternalista y protector o, por el contrario, uno liberal e innovador que promueva la competencia y el mercado.

Aunque, en estricta puridad, Uber no ofrece servicios de transporte colaborativo de viajeros según mis notas características del modelo y reciente jurisprudencia europea, pues ejerce una actividad análoga a la de los taxis en nuestro país no siendo un mero intermediario adscrito a la nueva sociedad de la información, cuestión sobre la que también se podría debatir pero constituiría otro trabajo separado, ello no hace más que reafirmar lo que acabamos de aseverar en el párrafo anterior, a saber, ¿por qué dos realidades efectivamente distintas en cuanto a forma y origen pero que satisfacen el mismo servicio desde una óptica económica y jurídica tienen tratamiento legal disímil? ¿Está realmente justificado desde el principio de regulación económica eficiente y nos protege, como interés supremo, a los consumidores que formamos parte del mercado? Estas son las cuestiones clave del trabajo que quería resolver a lo largo de estas líneas.

La respuesta, desgraciadamente, y siempre desde mi punto de vista, es negativa. Esto es, las barreras colocadas artificialmente a estos nuevos operadores como Uber no responden al principio de regulación económica eficiente ni tienen como fin último y esencial la protección de los consumidores, simplemente perpetúan un sistema gremialista y anticompetitivo probablemente por motivos exclusivamente políticos, como se puede inferir de la escasa altura de miras y debate por parte de estos sobre el conflicto y su resolución.

Puedo aseverar con tanta firmeza lo anterior porque, a lo largo del trabajo y siempre buscando y considerando los argumentos de ambos lados de la manera más aséptica posible, he concluido que ninguna de las justificaciones que se ofrecen desde la Administración se corresponden, verdaderamente, con un interés supremo del consumidor y la sociedad. Esta postura es compartida, entre otros, por el máximo organismo de la competencia que tenemos en España, la CNMC, quien, en repetidas ocasiones, ha tenido ocasión de manifestarse sobre el parecer y siempre con conclusiones estimatorias en cuanto a la anticompetitividad que suponen las actuales previsiones legales y el menoscabo en términos de bienestar social que infligen⁸⁸. También, desde diversos organismos de la Unión Europea, se promueven unos aires liberalizadores que deben redundar en una apertura a la competencia en sectores que tradicionalmente venían estando excesivamente regulados por la Administración y una

⁸⁸ Según la CNMC en su informe económico sobre el Decreto 314/2016, relativo a la actividad de mediación en los servicios de taxi en Cataluña, UM/010/17, tan sólo para el Área Metropolitana de Barcelona, se estima que la pérdida de bienestar de los consumidores en el año 2016 por las restricciones de entrada y de precio en los servicios de taxi ascendió a 61,4 millones de euros.

simplificación de la burocracia administrativa. Además, tanto en casos similares en España como idénticos en otros países como Irlanda, la respuesta ha sido la misma.

Por tanto, la pregunta es sencilla: ¿qué debemos hacer? Desde mi punto de vista, la solución pasa por liberalizar el sector, permitiendo que todo aquel que cumpla unos determinados requisitos fijados en la normativa de transporte pueda ejercer la actividad y prestar el servicio, independientemente de que sea un taxi o un VTC. Esta apertura al mercado redundará en una mayor innovación, en una reducción de los costes de transacción y asimetrías informativas, en una disminución de la congestión del tráfico rodado y, como consecuencia del aprovechamiento de las economías de escala, experiencia y efectos de red, en un ajuste de la demanda y la oferta que repercutirá en un sistema de fijación de precios de mercado más eficiente.

Este proceso liberalizador que se promueve desde la CNMC e instituciones europeas y que yo comparto y suscribo, nos deja otra pregunta importante sobre la que se debe ofrecer una solución justa desde el punto de vista jurídico: ¿ese proceso liberalizador supone que todos aquellos que gozaban de una licencia de taxi o VTC previa deban ser indemnizados de alguna manera? Nuevamente, como hemos tenido ocasión de debatir y argumentar a lo largo de estas líneas, la solución debe ser desestimatoria a menos que se considere desde los Tribunales de Justicia, erróneamente desde mi punto de vista, que se contraviene un principio como el de confianza legítima. La única alternativa que considero que justificaría un proceso de indemnización tendría como finalidad la menor alteración del statu quo y la sociedad, como ocurrió en Australia con la connivencia y asunción de parte de responsabilidad por el Gobierno de la nación.

Ante nosotros tenemos un reto del siglo XXI que debemos afrontar desde el debate y la neutralidad, sin ningún tipo de influencia política. Plataformas como Uber, nacidas dentro del fenómeno de la economía colaborativa, han supuesto un cambio disruptivo de primer nivel que debemos aprovechar, pues ofrecen, en muchas ocasiones, productos sustitutivos de una manera más innovadora y eficiente a la tradicional. No podemos dejar escapar la oportunidad, debemos saber dar una nueva respuesta jurídica y económica a estos modelos. Sólo así podremos eliminar esa indeseable incertidumbre jurídica que repercute negativamente en la sociedad y tiene su reflejo en disputas litigiosas ante Tribunales.

IX. BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS DOCUMENTALES

NORMATIVA Y LEYES⁸⁹

- Constitución Española de 1978
- Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de junio de 1998 por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas
- Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior
- Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres
- Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal
- Ley 19/2003, de 4 de julio, del taxi, de la Comunidad Autónoma de Cataluña
- Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio
- Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia
- Ley 10/2014, de 27 de diciembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

⁸⁹ Ordenadas por orden alfabético y, subsidiariamente, por fecha.

- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público
- Ordenanza general de circulación y ocupación de espacios públicos de la ciudad de Granada, de 31 de octubre de 1997
- Ordenanza del taxi de Madrid, publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, de 13 de diciembre de 2012
- Ordenanza para la movilidad de la ciudad de Madrid, publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, de 23 de octubre de 2018
- Proyecto de Ley italiano Disciplina delle piattaforme digitali per la condivisione di beni e servizi e disposizioni per la promozione dell'economia della condivisione
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
- Real Decreto-ley 7/1996, de 7 de junio, sobre medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento y liberalización de la actividad económica
- Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor
- Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor
- Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, 13 de diciembre de 2007.

LIBROS, INFORMES Y ARTÍCULOS⁹⁰

- ADIGITAL, SHARING ESPAÑA, RODRÍGUEZ MARÍN, S., «Los modelos colaborativos y bajo demanda en plataformas digitales», 17 de marzo de 2017,

⁹⁰ Ordenados por orden alfabético.

[consultado el 26 de septiembre de 2018]. Disponible en: <https://www.adigital.org/informes-estudios/los-modelos-colaborativos-demanda-plataformas-digitales/>.

- ALGAR, R., «Collaborative consumption», en Leisure report, abril de 2007, [consultado el 26 de septiembre de 2018]. Disponible en: <https://issuu.com/rayalgar/docs/collaborative-consumption2007rayalgar>.
- BELK, R., «You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online», octubre de 2013, [consultado el 26 de septiembre de 2018]. Disponible en: <https://collaborativeconomy.com/research/you-are-what-you-can-access-sharing-and-collaborative-consumption-online/>.
- BROSETA PONT, M., *Manual de Derecho Mercantil*, vol. II, 25ª ed., Tecnos, Madrid, 2018.
- CHAMORRO DOMÍNGUEZ, M.C., «Las nuevas modalidades de prestación de servicios de transporte urbano desde la óptica del derecho de la competencia», *Diario LA LEY mercantil*, número 38 de julio 2017.
- CHASSIN, Y. y MSAID, Y. «Uber and taxis: Australia opens the door to reforms», *Ideas for a more prosperous society*, febrero de 2016, [consultado el 26 de enero de 2019]. Disponible en: http://www.iedm.org/files/lepoint0216_en.pdf.
- COASE, R., «The Regulated Industries: Discussion», *American Economic Review* 54, 1964.
- COMISIÓN EUROPEA, «Comunicación de la comisión al parlamento europeo, al consejo, al comité económico y social europeo y al comité de las regiones: una agenda europea para la economía colaborativa», de 2 de junio de 2016.
- COMISIÓN EUROPEA, «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Las plataformas en línea y el mercado único digital. Retos y oportunidades para Europa», 25 de mayo de 2016.

- COMISIÓN EUROPEA, «Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU», Study contract no. MOVE/D3/SER/2015-564/SI2.715085, 26 de septiembre de 2016.
- COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA, «Informe de 17 de enero de 2018 sobre barreras al ejercicio de la actividad de alquiler de vehículo con conductor debido a restricciones impuestas en ciertas localidades», UM/145/17, 17 de enero de 2018.
- COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA, «Informe económico sobre el Decreto 314/2016, relativo a la actividad de mediación en los servicios de taxi en Cataluña», UM/010/17, 15 de junio de 2017.
- COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA, «PRO/CNMC/003/18 sobre el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, que modifica la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor», 17 de enero de 2019.
- COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA, «Informe económico sobre los límites cuantitativos y las restricciones a la competencia en precios en el sector del taxi de la ciudad de Málaga – LA/01/2015», 23 de julio de 2015.
- COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA, «Consulta pública sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa», noviembre de 2014.
- COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES, «Economía colaborativa y plataformas en línea: una visión compartida de ciudades y regiones, 2017/C 185/04», 2017.
- CONTRERAS DELGADO DE COS, J.M., SILOS RIBAS, M., SOBRINO RUÍZ, M., «La economía colaborativa en los sectores regulados (III). Transporte de viajeros», Capítulo duodécimo dentro de «*Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*», ALFONSO SÁNCHEZ. R. (Coor.) y

VALERO TORRIJOS, J. (Coor), Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2017.

- DOMÉNECH PASCUAL, G., «La regulación de la economía colaborativa: el caso Uber contra el taxi», *Revista CEFLEGAL*, números 175-176, agosto-septiembre de 2015.
- ESTANCONA PÉREZ, A.A., «Carpooling: C2C en el transporte de personas», *Revista de Derecho y Nuevas Tecnologías*, número 37, 2015.
- ESTUPIÑÁN CÁCERES, R., «Reflexiones sobre la defensa de la competencia y las plataformas de economía colaborativa», *Diario LA LEY mercantil* número 48, junio de 2018.
- GUILLÉN NAVARRO, N. A., «El arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) y su entramado jurídico: el avance de Uber, Cabify y la economía colaborativa», *REALA*, Nueva Época, número 9, abril de 2018, [consultado el 7 de octubre de 2018]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6372954>.
- HAMPSHIRE, R., GAITES, C., «Peer-to-Peer Carsharing Market Analysis and Potential Growth», diciembre de 2011, [consultado el 6 de noviembre de 2018]. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/281590386_Peer-to-peer_carsharing_Market_analysis_and_potential_growth
- JARNE MUÑOZ, P., «Italia se lanza a regular la economía colaborativa: a propósito del Proyecto de Ley Disciplina delle piattaforme digitali per la condivisione di beni e servizi e disposizioni per la promozione dell'economia della condivisione», *Democracia Digital e Governo Eletrônico*, Florianópolis, número 14, 2016. [consultado el 26 de enero de 2019]. Disponible en: <file:///C:/Users/usuario/Downloads/258-Texto%20do%20artigo-1249-1-10-20160921.pdf>
- JARNE MUÑOZ, P., «Nuevas tendencias en el transporte terrestre de viajeros. El fenómeno del transporte colaborativo», dentro de «*El contrato de transporte de viajeros: nuevas perspectiva*», Zubiri de Salinas, M. (Dir), 2016.

- LEIÑENA, E., «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (Carpooling y car sharing)», *Revista de Derecho Mercantil*, número 296, 2015.
- LEÓN CAVERO, R. A., «Principio de Confianza Legítima. Sus orígenes y recepción por la Jurisprudencia comunitaria y española», *Tribuna, Revista de Jurisprudencia*, 1 de septiembre de 2011. [consultado el 16 de diciembre de 2018]. Disponible en: <https://elderecho.com/principio-de-confianza-legitima-sus-origenes-y-recepcion-por-la-jurisprudencia-comunitaria-y-espanola>.
- MANVILLE, M., SHOUP, D., «Parking, People, and Cities», diciembre de 2005, [consultado el 30 de septiembre de 2018]. Disponible en: <http://shoup.bol.ucla.edu/People,Parking,CitiesJUPD.pdf>.
- MARTÍNEZ GARCÍA, J. I., «Derecho e incertidumbre», Universidad de Cantabria, AFD, 2012 (XXVIII), [consultado el 11 de diciembre de 2018]. Disponible en: <file:///C:/Users/usuario/Downloads/Dialnet-DerechoEIncertidumbre-3985274.pdf>.
- MIGUEL MACHO, L., ALMEIDA CERRADA, M., y SANTIAGO IGLESIAS, D., «La simplificación de los procesos administrativos», *Actas del IX Congreso de la Asociación Española de Profesores de Derecho Administrativo*, Santiago de Compostela, 2014.
- MIRANDA SERRANO, L.M., «La determinación de la naturaleza jurídica de los servicios que prestan las plataformas digitales en la economía colaborativa: reflexiones al hilo de la STJUE de 20 de diciembre de 2017 sobre Uber», *Diario LA LEY mercantil*, número 50, septiembre de 2018.
- OCDE, «Taxi Services: Competition and Regulation», 2007, [consultado el 26 de octubre de 2018]. Disponible en: <https://www.oecd.org/daf/competition/41472612.pdf>.
- ORTEGA BERNARDO, J., «Derechos fundamentales y ordenanzas locales», Editorial Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, Madrid, España, 2014.

- RODRÍGUEZ MARÍN, S. y MUÑOZ GARCÍA, A., «Aspectos jurídicos de la economía colaborativa y bajo demanda en plataformas digitales», Editorial Bosch, Barcelona, España, 2018.
- RODRÍGUEZ, S., «El futuro próximo de las autorizaciones VTC en España», 20 de noviembre de 2017, [consultado el 26 de enero de 2019]. Disponible en: <http://www.sharingespana.es/futuro-proximo-las-autorizaciones-vtc-espana/>.
- VELASCO SAN PEDRO, L., «El transporte colaborativo 'hic et nunc'», Universidad de Valladolid, 2017, *Revista de Estudios Europeos*, número 70, 2017, [consultado el 20 de noviembre de 2018]. Disponible en: <http://uvadoc.uva.es/bitstream/10324/28420/1/Estudios-Europeos-2017-70-Transporte-colaborativo-hic-et-nunc...%28398-415%29.pdf>.
- VILLASALERO DÍAZ, M., «Economía de los costes de transacción, teoría de la agencia y enfoque de los derechos de propiedad: diferencias básicas en el ámbito de las organizaciones», Universidad de Castilla la Mancha, 1999, [consultado el 12 de octubre de 2018]. Disponible en: <file:///C:/Users/usuario/Downloads/DialnetEconomiaDeLosCostesDeTransaccionTeoriaDeLaAgenciaY-565293.pdf>.

PÁGINAS WEB⁹¹

- https://elpais.com/economia/2014/06/20/actualidad/1403265872_316865.html. Fecha de consulta 25 de septiembre de 2018.
- https://es.wikipedia.org/wiki/Consumo_colaborativo#Ejemplos_de_consumo_colaborativo. Fecha de consulta 25 de septiembre de 2018.
- <http://www.expansion.com/economiadigital/protagonistas/2017/09/09/5983665422601d3a288b45d5.html>. Fecha de consulta 25 de septiembre de 2018.
- <https://www.uber.com/es/es-es/>. Fecha de consulta 25 de septiembre de 2018.

⁹¹ Ordenadas por fecha de acceso.

- <http://www.granadadigital.es/el-moat-de-la-empresa-2/>. Fecha de consulta 25 de septiembre de 2018.
- https://es.wikipedia.org/wiki/Veh%C3%ADculo_compartido. Fecha de consulta 26 de septiembre de 2018.
- <http://nadaesgratis.es/jose-luis-ferreira/los-efectos-de-la-incertidumbre-en-la-economia>. Fecha de consulta 30 de septiembre de 2018.
- https://www.elespanol.com/economia/empresas/20180605/supremo-declara-taxi-servicio-general-taxistas-quieren/312469808_0.html. Fecha de consulta 9 de octubre de 2018.
- <https://www.elblogsalmon.com/conceptos-de-economia/de-los-costes-de-transaccion-a-la-ley-de-coase>. Fecha de consulta 11 de octubre de 2018.
- <https://www.bbva.com/es/informacion-asimetrica-el-mercado-de-los-limones/>. Fecha de consulta 11 de octubre de 2018.
- <https://economy.blogs.ie.edu/archives/2011/02/%C2%BFque-son-las-externalidades/>. Fecha de consulta 14 de octubre de 2018.
- http://81.47.175.201/taximataro/Documentacio/Bons/BCN_Estudi%20costes%20e%20ingresos%20para%20determinar%20el%20incremento%20de%20tarifa%20TAXI%202006.pdf. Fecha de consulta 15 de octubre de 2018.
- <https://www.elcato.org/coase-y-las-fallas-del-estado>. Fecha de consulta 15 de octubre de 2018.
- <https://www.irishlegal.com/article/taxi-drivers-lose-high-court-challenge-against-liberalisation-of-licensing-regulations>. Fecha de consulta 20 de octubre de 2018.
- <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20181025/taxistas-regulacion-vtc-7109259>. Fecha de consulta 25 de octubre de 2018.

- <https://www.libremercado.com/2018-09-28/el-gobierno-aprueba-el-decreto-anti-uber-las-ccaa-podran-prohibir-las-vtc-dentro-de-cuatro-anos-1276625668/>. Fecha de consulta 10 de noviembre de 2018.
- <http://microsegur.com/es/2018/07/05/espana-pierde-4-arbitrajes-internacionales-por-el-recorte-en-las-primas-a-las-renovables/>. Fecha de consulta 15 de noviembre de 2018.
- <https://economictimes.indiatimes.com/definition/windfall-gains>. Fecha de consulta 21 de noviembre de 2018.
- <https://www.lavanguardia.com/economia/20181121/453080813553/taxi-uber-cabify-vtc-barcelona-madrid-precios-comparar.html>. Fecha de consulta 21 de noviembre de 2018.
- <http://www.expansion.com/juridico/opinion/2019/01/08/5c34f501468aeb25528b4570.html>. Fecha de consulta 8 de enero de 2019.
- <https://www.elfinancierocr.com/opinion/la-economia-colaborativa-un-reto-para-la/UCQKOVVZUJAM5MKPBDO7NUTSBA/story/>. Fecha de consulta 8 de enero de 2019.
- <http://www.enelfuturocabemostodos.es/packages/ttt/publica/pdf/pago-impuestos-taxi-y-vtc.pdf>. Fecha de consulta 26 de enero de 2019.
- <http://www.legaltoday.com/practica-juridica/social-laboral/laboral/huelga-del-taxi-o-cierre-patronal#>. Fecha de consulta 29 de enero de 2019.
- https://www.tendencias21.net/Francia-obliga-a-hacerse-autonomos-a-los-agentes-de-la-economia-colaborativa_a43508.html. Fecha de consulta 30 de enero de 2019.
- <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20190118/huelga-taxis-taxistas-barcelona-directo-7253229>. Fecha de consulta 30 de enero de 2019.
- https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/01/23/companias/1548251885_661408.html. Fecha de consulta 30 de enero de 2019.

- <https://www.europapress.es/economia/noticia-uber-cabify-no-operan-barcelona-viernes-otras-vtc-preven-presentar-ere-20190201083154.html>. Fecha de consulta 1 de febrero de 2019.

SENTENCIAS⁹²

- Sentencia del Tribunal Constitucional 83/1984, de 24 de julio de 1984 (BOE número 203 de 24 de agosto de 1984).
- Sentencia del Tribunal Constitucional 6/1988, de 21 de enero (BOE número 31 de 5 de febrero de 1988).
- Sentencia del Tribunal Constitucional 49/1988, de 22 de marzo (BOE número 89 de 13 de abril de 1988).
- Sentencia del Tribunal Constitucional 93/1992, de 11 de junio (BOE número 169 de 15 de julio de 1992).
- Sentencia del Tribunal Constitucional 84/1993, de 8 de marzo (BOE número 90 de 15 de abril de 1993).
- Sentencia del Tribunal Constitucional 59/1995, de 17 de marzo (BOE número 98 de 25 de abril de 1995).
- Sentencia del Tribunal Constitucional 197/1996, de 28 de noviembre (BOE número 3 de 3 de enero de 1997).
- Sentencia del Tribunal Supremo 8859/1999, Sala de lo Contencioso, Sección 4ª, de 29 de marzo de 1999, recurso número 3716/1993.
- Sentencia del Tribunal Supremo 4941/2001, Sala de lo Contencioso, Sección 3ª, de 11 de junio de 2001, recurso número 117/2000.

⁹² Ordenadas por ámbitos nacional y, posteriormente, internacional. Dentro de cada ámbito, en primer lugar, se sigue un orden jerárquico y, subsidiariamente, un orden cronológico.

- Sentencia del Tribunal Supremo 2401/2002, Sala de lo Contencioso, Sección 6ª, de 3 de abril de 2002, recurso número 423/1998.
- Sentencia del Tribunal Supremo 1913/2018, Sala de lo Contencioso, Sección 3ª, de 4 de junio de 2018, recurso número 438/2017.
- Sentencia del Tribunal Supremo 2397/2018, Sala 3ª, Sección 2ª, de 13 junio de 2018, recurso número 2800/2017.
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Navarra de 11 de mayo de 2009, recurso número 84/2009.
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 17 de abril de 2012, número 344/2012, que anula la Resolución de 24 de marzo de 2010 de la Dirección General de Transportes.
- Sentencia del Juzgado número 12 de lo Mercantil de Madrid 159/2017, de 13 de junio de 2017.
- Auto del Juzgado de lo Mercantil número 2, de Madrid, de 9 de diciembre de 2014.
- Auto del Juzgado de lo Mercantil número 2, de Madrid, de 1 de octubre de 2015.
- Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de 23 de octubre de 1997, en el caso National & Provincial Building Society y otros c. Reino Unido, 21319, 21449 y 21675/1993.
- Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de 10 de noviembre de 2004, en el caso Taskin y otros c. Turquía 46117/99.
- Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de 30 de junio de 2005, en el caso Jahn y otros c. Alemania, 46720/99, 72203 y 72552/01.
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Primera, de 23 de diciembre de 2015, Gebhart Hiebler, C-239/14.

- Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala), de 20 de diciembre de 2017, asunto C-434/15, Asociación Profesional Élite Taxi vs. Uber Systems Spain, S.L.
- Sentencia del Juez de la High Court Roderick Murphy de 13 de octubre de 2000, en el caso Humphrey v. Minister for Environment and Local Government.